



Lexus GS450h Politiek correct

Stel u bent minister of anderszins gezagsdrager. U heeft een druk programma en laat zich daarom rijden in een auto met chauffeur. Daarbij heeft u een voorbeeldfunctie. Een economisch stadsautootje is dan de meest verantwoorde keuze, maar die biedt onvoldoende ruimte en is bovendien niet representatief. Dus valt de keuze toch op een grote en weinig milieuvriendelijke limousine. Maar Lexus biedt nu een alternatief: de hybride Lexus GS450h.

Fabrikanten zijn druk bezig om een oplossing te vinden voor de problemen van milieuvervuiling en het dreigende brandstoftekort. Die oplossing wordt vaak gezocht in alternatieve brandstoffen. Dat is technisch gezien geen probleem, maar de infrastructuur en politiek zijn er nog niet klaar voor. Toyota en Lexus willen daar niet op wachten en leggen zich daarom toe op de hybride-techniek. Dat maakt een auto, ongeacht de brandstof, aanmerkelijk zuiniger. Zo ook de Lexus GS.

Het beste van beide

Het principe achter hybride-techniek is eenvoudig. Een verbrandingsmotor is alleen efficiënt bij een constante en relatief hoge snelheid. Voor een elektromotor geldt het omgekeerde: die leent zich vooral om kortstondig veel kracht te leveren. Een hybride-auto combineert beide. Afhankelijk van de situatie maakt de Lexus GS450h gebruik van een benzinemotor, een elektromotor of beide tegelijk. Om te voorkomen dat de auto ooit via het stopcontact moet worden opgeladen, wordt energie die vrijkomt bij uitrollen of afremmen omgezet in elektriciteit. Dat is niet alleen praktisch, maar ook bijzonder efficiënt omdat die energie anders verloren was gegaan.



Zoals gezegd leent de elektromotor zich het best voor lage snelheden. De GS450h gaat daarom in volmaakte stilte van start. Hoogstens is het klimaatcontrolesysteem hoorbaar, want dat is elektrisch en werkt dus ook nu de benzinemotor nog niet draait. De Lexus GS was al een stille auto, maar met elektromotor is de rust bijna onwerkelijk. Pas wanneer de snelheid oploopt tot boven de 50 km/u springt de 3.5 liter zescilinder benzinemotor onmerkbaar en onhoorbaar bij.

Auto met chauffeur

Ook op de snelweg glijdt deze Lexus in alle rust als een echte limousine over de weg. In het moderne interieur met precies de juiste accenten van leder en walnoten hout is het goed toeven. De zwoele klanken van het magnifieke audiosysteem van specialist Mark Levinson maken de belevenis compleet. Dit is een auto die de inzittenden echt een bevoorrecht gevoel geeft.

Lexus streeft de perfectie na en deze auto maakt duidelijk dat traditionele technieken tot een bepaald niveau zijn te verfijnen. Alleen compleet nieuwe techniek brengt nog meer vooruitgang. De hybride-aandrijving maakt deze reisauto niet alleen milieuvriendelijker, maar tilt het comfort ook naar een nog hoger niveau.



Dat is goed nieuws voor meneer of mevrouw achterin, maar het is vooral de bestuurder die wordt verwend met alle denkbare luxe die Lexus op het programma heeft staan. De hier gereden President-uitvoering is niet alleen bijzonder compleet, maar de techniek gaat steeds een stapje verder dan gebruikelijk.

Zo is het klimaatcontrolesysteem niet alleen links/rechts gescheiden, maar is het uitgebreid met stoelverwarming en stoelkoeling. Vooral die laatste is erg prettig. De parkeerhulp heeft niet alleen sensoren voor en achter, maar wordt aangevuld met een achteruitrijcamera die hulplijnen over het beeld projecteert. De xenon koplampen zijn niet alleen voorzien van een lichtsensoren, maar sturen mee in de bocht. De cruise-control is voorzien van radar waarmee de GS zelf afstand bewaart tot voorliggers.

Het veiligheidssysteem gaat zo ver dat het nog voordat de

limieten zijn overschreden kan ingrijpen. Zo wordt het karakter van de stuurbeheersing aangepast om de juiste stuurcorrectie makkelijker te maken. Wanneer de radar een obstakel detecteert wordt de remkracht vanzelf verhoogd en wordt remmen automatisch een noodstop.

De snelste hybride ter wereld

In plaats van twee toerentellers voor de twee motoren, kent de GS450h één kilowatt-meter. Die geeft aan hoeveel vermogen één van de motoren of de beide motoren samen leveren. Op de snelweg hangt de naald van de kilowatt meter lui onderin de schaalverdeling tussen de 25 en 50 kW.



De schaalverdeling loopt echter door tot een veelbelovende 250 kW (omgerekend 340 pk). Wanneer het gaspedaal resoluut tot de vloer wordt ingetrapt, vliegt de naald van de kW-meter naar het einde van de schaalverdeling, bundelen beide motoren de krachten en zet de bestuurder zich schrap. De sprint van 0 naar 100 km/u is simpelweg verpletterend. Tussenacceleraties boven 80 km/u kennen nauwelijks een gelijke.

Dankzij de CVT-versnellingsbak (continu variabele

transmissie) blijft het comfort, ondanks de schier oneindige acceleratie, ook nu gehandhaafd. In plaats dat de GS agressief door de versnellingen stamp, is de acceleratie soepel en onaflaatbaar. Motorgeluid is nog steeds vrijwel afwezig.

In tegenstelling tot een traditionele versnellingsbak kan een CVT voor iedere situatie de ideale verhouding kiezen. Dat kan niet alleen voor maximale efficiëntie, maar ook voor maximale prestaties worden gebruikt. Wanneer het volle vermogen wordt aangesproken weet deze groene rakker voor een spektakel te zorgen dat tot nu toe alleen was voorbehouden aan de Subaru Impreza's en BMW's M5 van deze wereld.

De pret kan nog verder worden vergroot door handmatig te schakelen. De continue variabele transmissie kan zich gedragen als handbak waarbij daadwerkelijk op de motor kan worden geremd.

Weggedrag

Niet alleen de prestaties zijn van topniveau, ook het weggedrag van deze vrome hybride-auto is op z'n zachtst gezegd feestelijk. De GS450h heeft evenals iedere andere Lexus achterwielaandrijving en de vele veiligheidssystemen laten enige ruimte voor sport en spel.

Bovendien zorgen de accu's achterin voor een nagenoeg perfecte gewichtsverdeling (50/50) over de voor- en achterwielen, waarmee deze GS een beter weggedrag heeft dan de andere uitvoeringen. De GS450h voelt bovendien minder zwaar en minder massaal. Het is geen probleem deze elektro-auto in een gecontroleerde drift door de bocht te sturen!

Aan het einde van een dag ongeneerd reis- en raceplezier zorgt de verbruiksmeter voor een ronduit spectaculair einde: een gemiddeld verbruik van slechts 8,6 liter per 100 km.



Conclusie

Wie echt zuinig wil rijden is nog altijd het best af met een kleine dieselauto of Toyota's befaamde Prius. Maar wanneer dat niet voldoet biedt Lexus met de GS450h de ultieme oplossing. Bovendien is dit veel meer dan een imago-maker voor Lexus en/of de gelukkige koper. De GS450h is niet de ideale troetelauto voor milieurakkers en niet het laatste speeltje voor techneuten.

Niet ondanks de hybride-techniek maar juist dankzij de hybride-techniek levert de GS450h uitmuntende prestaties, een welhaast ongeëvenaard comfort en heel veel rijplezier. Tegelijk zijn het verbruik en de uitstoot lager dan die van de gemiddelde middenklasser.

Kortom: de Lexus GS450h is schaamteloos snel, decadent groot, puissant luxueus, exorbitant duur en toch politiek correct.



Techniek

Lexus GS450h GS450h President

Maten en gewichten

Lengte	484 cm
Breedte	182 cm
Hoogte	143 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1865 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2000 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	280 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	3456 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	296 pk @ 6400 tpm
Koppel	368 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,9 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	9,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	186 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 88.520,-
Prijs instapmodel	€ 67.430,-