



Lexus SC

De zwevende hemel

De Lexus IS200 is één van de fijnste auto's die de redactie heeft getest. De auto kreeg het predikaat beste motor, beste onderstel, beste besturing, beste audiosysteem en zelfs beste stoelen. De IS200 is echter het instapmodel van Lexus. Dus als het topmodel wordt aangeboden, zijn de verwachtingen hooggespannen. Nu staat geen zescilinder, maar een achtcilinder op het programma. Nu geen sedan, maar wat misschien wel de ultieme coupé cabriolet is. Vlieg mee naar de zwevende hemel van de Lexus SC430.

Neemt plaats in de met leder beklede, verwarmbare en elektrisch verstelbare stoelen. Ze zijn per stuk waarschijnlijk duurder dan de gemiddelde stadsauto. Wanneer de sleutel in het contact wordt gestoken, keert het (nogal grote en harde) elektrisch verstelbare stuurwiel terug in de laatst gekozen positie. Het is gekoppeld aan de twee geheugenstanden van de stoelen.

Het dashboard is een geslaagde mengvorm van traditionele en moderne elementen. Door veelvuldig gebruik van hout, afgewisseld met chique zwart leder, zacht zwart kunststof en verchromde omlijstingen ontstaat precies de juiste ambiance voor een auto als deze. Helaas is een aantal hendels herkenbaar als Toyota-onderdelen en dat doet afbreuk aan de exclusiviteit.

Uitrusting

In de middenconsole is op het eerste gezicht alleen de bediening van de klimaatcontrole te vinden. Dat dit links/rechts gescheiden is, hoeft geen betoog. Op een aluminium achtergrond zijn de bedieningselementen en het display ondergebracht. Hier omheen zijn nog diverse klepjes te vinden. Probeer die niet met de hand te openen, dat is een

teken dat de boodschap nog niet is begrepen. Alle klepjes worden elektrisch bediend. Een druk op de knop opent de klep over het audiosysteem, bestaande uit radio, cassette en 6 cd-wisselaar in het dashboard. Dit systeem is zo goed verzorgd dat bij dit artikel een special over de SC430 is geschreven voor een bevriend HiFi-tijdschrift.

Boven de bediening van de klimaatcontrole is een laatste rij knoppen te vinden. Druk op "open" en wederom opent de klep elektrisch en komt de kleurenmonitor van het DVD-gebaseerde navigatiesysteem tevoorschijn. Alleen al het gevoel dat alle knoppen geven, van audiosysteem tot interieurlampje, is een heerlijkheid. Hier heeft Lexus duidelijk gekeken naar de absolute top in Europese reislimosines.

Toch is de uitrusting van de SC430 niet perfect. Parkeerhulp ontbreekt en een aantal zaken verraden de leeftijd van het ontwerp. Zo kent het navigatiesysteem geen TMC, hebben de ruitenwissers geen regensensor (de koplampen hebben wel een lichtsensor) en biedt de automaat geen mogelijkheid tot sequentieel schakelen.

Coupé cabriolet

De mooiste "open"-knop is die voor het elektrisch bediende metalen dak. Misschien is Lexus niet de eerste die met dit idee komt, de fabrikant heeft het tot in de perfectie uitgevoerd. In slechts 25 seconden vouwt het dak zich behendig op in de bagageruimte. Ook hier komt de aandacht voor details en het streven naar perfecte naar voren. Zelfs het geluid van het mechaniek van het dak klinkt beter dan dat van soortgelijke constructies in andere auto's. De hoofdruimte met gesloten dak is maar net voldoende. Met geopende kap bevinden de hoofden van de inzittenden zich onwennig dichtbij de bovenrand van de voorruit.

De voorruit komt zo ver naar voren, omdat de fabrikant een zo stijf mogelijke constructie wil maken. Toch tordeert ook de SC430 merkbaar, maar voor een cabriolet van deze omvang levert Lexus keurig werk. Passagier en bestuurder zitten diep in de auto en ondervinden zelfs bij (zeer) hoge snelheid nauwelijks hinder van rijwind. Ook open rijden bij lage temperatuur is geen probleem, alhoewel een speciale stand van de aanjager voor open rijden bij kou mist.

De SC430 laat zich bij voorkeur rijden als een statige limousine. Het onderstel laat zich niet vergelijken met dat van de IS200 en maakt de SC430 zeker niet tot de ultieme rijdersauto. Dit is duidelijk een product voor de Amerikaanse markt. Vooral grote bewegingen zoals lange bochten of verhogingen in het asfalt door bruggen, geven een zweverig gevoel. In snel genomen bochten is duidelijk voelbaar dat de SC430 evenveel weegt als twee roadsters en het enorme gewicht de auto dwingt iets door de veren te gaan. Dit is een open limousine en zeker geen tweezits sportwagen.

Dat wil niet zeggen dat het onderstel niet capabel is, want de bochtsnelheden zijn enorm. Bovendien beschikt de SC430-rijder over alle elektronica die Lexus voor handen heeft om de bestuurder te beschermen in extreme situaties. De kans op ongewild slippen of uitbreken is minimaal. Ook hier toont de SC430 het streven naar perfectie, want zelfs de tractiecontrole doet het werk subtieler en netter dan menig andere auto.



Motor

De SC430 is misschien niet de ultieme sportwagen, met gesloten dak doet de auto een serieuze gooi naar de titel van ultieme coupé. Als coupé is de SC430 niet zomaar stil, maar geeft zo'n nadrukkelijk gevoel van rust dat de inzittenden als vanzelf de stem dimmen. De bestuurder geniet van een oase aan rust in deze luxe cocon op wielen en ervaart een zekere afstand tot het haastige volk buiten. Dit is één van de weinige auto's waarin het audiosysteem expres is uitgeschakeld om volop te genieten van de rust. Een rit van Amsterdam naar Milaan geeft net zo'n uitgerust gevoel als een rit naar de bakker om de hoek. Sterker nog, door de omvang van de auto geeft het parkeerterrein bij de bakker misschien wel meer zorgen dan de open autostrada.



Het "430" in "SC430" duidt op een 4,3-liter motor. De keurig afgewerkte motorruimte is tot het laatste hoekje gevuld met een 8-cilinder motor met VVT-i techniek plus een accu die voldoende is om een klein dorp van stroom te voorzien. Nadat de sleutel is omgedraaid klinkt even een diepe grom, daarna is het volledig stil, ook met open dak. Gracius zet de SC430 zich in beweging. De motor blinkt, geheel naar verwachting,

uit op rust en souplesse.

Het gemak waarmee de krachtbron het werk doet is soms bijna grappig: 50 km/u betekent een luttele 900 toeren per minuut. Veel andere auto's maken meer toeren met stationair draaiende motor. Wanneer nog langzamer wordt gereden, klinkt soms een wat zeurderig geluid van de automatische transmissie.

Accelereren is de SC430 te min. De bestuurder drukt het gas in en vrijwel direct staat de gewenste snelheid op de teller. Dat kan soepel, maar desgewenst worden de inzittenden fijntjes in de stoelen gedrukt. Veel of weinig toeren maakt niet uit, de 8-cilinder heeft altijd kracht voor handen. Een woord dat al vaker is teruggekomen is hier opnieuw op zijn plaats: pure superioriteit.

Provocatie

Als de auto zwaar wordt geprovoceerd kan het echter ook minder subtiel. Lezer: houd u vast aan bank, stoel of tafel. Als het gas tot op de vloer wordt ingetrapt trekt de automaat het pedaal onder de voet van de bestuurder weg, ten teken dat de boodschap is ontvangen. Wat dan volgt is een krachtsexplosie die zich nauwelijks laat omschrijven. Het is alsof hemel en hel tegelijkertijd openbarsten, waarbij de concentratie van de bestuurder maximaal wordt, de omgeving verandert in een vage streep en de snelheidsmeter sneller opklimt dan de ogen kunnen waarnemen.



Om aan te geven hoe snel de SC430 is: de gemiddelde invoegstrook na een tankstation (een plaats die met grote regelmaat moest worden bezocht) is voldoende om vanuit stilstand te beginnen en dan niet met 100 maar met 200 km/u in te voegen. De SC430 is nog altijd bedoeld als luxe auto, maar als het móét is deze Lexus niet zomaar snel maar sensationeel snel. De topsnelheid is begrensd op 250 km/u, de motor geeft het gevoel dat het veel harder zou kunnen. Uiteraard hoort bij dit geweld een set remmen die de krachten met gemak aankunnen en de SC430 tot een veilige en controleerbare auto maken.

Vormgeving

Het uiterlijk laat zich bij de eerste aanblik omschrijven met de weinig betekende term: "bijzonder". Lexus heeft de SC430 een onmiskenbaar originele vormgeving gegeven. Vooral de bijna massieve velgen dragen bij aan een heel eigen gezicht. Het enige waar de auto volgens een Italiaanse dame op lijkt is een Maserati en dat is alleen maar een compliment voor Lexus. De uitstraling is voornamelijk en dwingt daarmee groot respect af. Dat is bijvoorbeeld te merken op de snelweg waar de auto, ongeacht de rijstijl, nog geen lichtseintje krijgt als de bestuurder iets verkeerd doet. Tijdens de vele fotostops had

de SC430 veel bekijks en dat was steeds bewondering. Alhoewel het hier duidelijk om een exclusieve auto gaat, is het een zekere bescheidenheid en klasse die de SC430 siert.

Conclusie

Topklasse. Dat is wat Lexus wilde bereiken en waarin het merk volgens deze test zondermeer is geslaagd. Als cabriolet is de SC430 fantastisch dankzij het comfort en niet in de laatste plaats de uitstraling. Dit is echter niet de ultieme roadster, want het karakter legt de nadruk op comfort en superioriteit terwijl een roadster meer sportief rijplezier biedt.

Het ware karakter komt nog nadrukkelijker tot zijn recht wanneer het metalen dak wordt gesloten. Dan is de SC430 niet zomaar comfortabel, maar toont zich de ultieme coupé die uitblinkt op rust, luxe en prestaties. De afwerking, vormgeving en het oog voor details maken de SC430 met recht het topmodel van Lexus. Welkom in de zwevende hemel (Ivo Kroone).



Techniek

Lexus SC SC430

Maten en gewichten

Lengte	453 cm
Breedte	183 cm
Hoogte	137 cm
Wielbasis	262 cm
Gewicht	1740 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	368/135 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	4293 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	286 pk @ 5600 tpm
Koppel	419 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,2 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	8,9 l / 100 km
Verbruik stad	6,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	11,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	269 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 113.710,-
Prijs instapmodel	€ 113.710,-