



Lexus ES (2018 - 2026)

Voortschrijdend inzicht

Autotest | Buiten Europa is de Lexus ES al jarenlang een begrip. Deze grote zakenauto met hybride-aandrijving is inmiddels zelfs al aan zijn zevende generatie toe. Nu komt de Lexus ES ook naar Europa. Een aanwinst?

Iedereen moet met de tijd mee. In de afgelopen jaren heeft Lexus diverse sportcoupés geïntroduceerd. Een sedan die zowel luxueus als sportief was, werd daardoor minder relevant. Voortaan kon Lexus zich met de sedans geheel toeleggen op luxe en uitstraling. En dat verklaart waarom de ES naar Europa kon komen om de Lexus GS te vervangen.



De ES is een royaal bemeten sedan waarbij de vormgeving al heel veel zegt over de auto. De vormen zijn door de windtunnel gedictieerd, maar tegelijkertijd bijna organisch. Wat voor het exterieur geldt, geldt

nog sterker voor het interieur. De sfeer binnenin de ES houdt het midden tussen high-tech en Japans traditioneel. Ondanks het imposante aantal knoppen, hendels en beeldschermen heeft de cabine ook iets rustgevends en vertrouwds. Let daarbij op de bijzondere metalen band die van het ene portier via het dashboard naar het andere loopt. De structuur en het materiaal van die band zijn geïnspireerd op een samurai zwaard.

Een groot verschil tussen deze nieuwe ES en de GS die hij vervangt is, dat die laatste achterwielaandrijving had terwijl de nieuwkomer de voorwielen aandrijft. Dat betekent dat er geen aandrijf-as van de motorruimte voorin door het interieur naar de achterwielen loopt en dat zorgt weer voor extra interieur-ruimte. De wielbasis bedraagt 287 cm en dat is beduidend minder dan de concurrenten bieden. Toch is de beenruimte ook achterin uitstekend. De rugleuning achterin is tot 8 graden te kantelen. Zelfs met forse volwassenen voorin, hebben lange volwassenen achterin nog enkele centimeters knieruimte over.



Uitrusting

De ES is voorzien van alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht van een auto als deze. Daarbij legt Lexus de nadruk op (actieve) veiligheid met semi-zelfrijdende functies en een recordaantal airbags (10 stuks). Vreemd genoeg is de hier gereden F-Sport uitvoering niet voorzien van dodehoek-detectie, terwijl de minder sportieve varianten dat wel hebben.

Het gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem wordt bediend met een touchpad (vergelijkbaar met een laptop). In een stilstaande auto is dat geen probleem, maar al rijdende is dit nauwelijks te bedienen en leidt het af van het rijden. Een deel van de functies kan worden bediend met knoppen op het stuur, die vanwege de onlogische indeling echter enige gewenning vragen (ze zijn schijnbaar willekeurig over de linker- en rechterhelft van het stuurwiel verdeeld). In de praktijk is stembediening het prettigst; de Lexus ES verstaat de Nederlandse taal uitstekend en maakte tijdens de testperiode geen enkele fout bij het dicteren van bestemmingen voor het navigatiesysteem (een unicum!). Daarbij moet wel worden aangetekend dat bestemmingen in een vaste volgorde moeten worden uitgesproken (plaats, straat, huisnummer). Omdat de ES geen Internet-verbinding heeft, is vrije invoer, het herkennen van volzinnen ("ik wil naar de Amsterdamse hoofdstraat") of het herkennen van omschrijvingen ("ik wil naar de Lexus-dealer") niet mogelijk. De kwaliteit van verkeersinformatie laat door het ontbreken van een Internet-verbinding te wensen over.

Ook op andere punten is Lexus verrassend conservatief. Apple Carplay of Android Auto worden niet ondersteund. Tegelijkertijd is de ES één van de laatste auto's die nog met een CD-speler wordt geleverd (destijds was de Lexus SC de laatste auto die nog met een cassette-speler werd geleverd). De geluidskwaliteit van het door Mark Levinson verzorgde audiosysteem is, zoals gebruikelijk, uitstekend. Het geluid is zelfs zo helder, dat mp3-bestanden van lagere kwaliteit keihard door de mand vallen. Wat dat betreft is die CD-speler zo gek nog niet...

"Lexus speelt in op het gevoel met de typisch Japanse stijl, waarin natuurlijke vormen en materialen worden gecombineerd met hoogstaande techniek"



Hybride

Kenmerkend voor (bijna) iedere Lexus is hybride-aandrijving. Ook de "Lexus ES 300h" heeft zowel een benzine- als een elektromotor onder de kap. Afhankelijk van de situatie zorgt een van beide motoren voor de aandrijving of werken ze samen voor maximale souplesse. De elektriciteit die nodig is om de elektromotor aan te drijven, wordt gewonnen tijdens remmen of uitrollen; opladen via een stekker is daarom niet nodig. Het belangrijkste doel van de hybride-aandrijving is om brandstof te besparen, zonder enige aanpassing aan de kant van de bestuurder. Met andere woorden: de elektrische auto mag er dan klaar voor zijn, niet iedereen is klaar voor de elektrische auto en hybride-aandrijving is een mooie tussenoplossing.

Hoe effectief de hybride-aandrijving is, is afhankelijk van de situatie en van de rijstijl van de bestuurder. Op hoge, constante snelheden zorgt de benzinemotor vrijwel continu voor de aandrijving en dan biedt de ES nauwelijks voordeel boven soortgelijke auto's met alleen een benzinemotor. Maar zodra de snelheid daalt of de snelheid varieert is de ES in het voordeel. Zodra het gaspedaal ook maar even wordt losgelaten, schakelt de benzinemotor uit. Aanvankelijk rolt de ES dan uit. Wanneer het gaspedaal licht wordt aangetikt, zorgt de elektromotor voor de aandrijving. Alleen wanneer meer vermogen nodig is, schakelt de benzinemotor weer in. Dit wisselen van motoren gebeurt geheel automatisch en is onmerkbaar.

De testauto was voorzien van een speciale computer voor testdoeleinden om het functioneren van het hybride-systeem tot in detail te analyseren. Het resultaat: verdeeld over een week rijden werd 20% van de kilometers geheel elektrisch gereden. 46% van de tijd was de benzinemotor uitgeschakeld. Dat vertaalt zich naar een gemiddeld verbruik van 5.1 liter per 100 km. Dat is niet alleen heel zuinig voor een auto van deze omvang, maar is zelfs zuiniger dan een soortgelijke auto met dieselmotor!



Lexus ziet de hybride daarom terecht als vervanger voor de diesel. De ervaring verschilt echter wel. Dankzij de hoge koppel ("trekkracht") voelt het rijden met een sterke dieselmotor alsof een sterke hand continu een zetje in de rug geeft. De hybride-aandrijflijn zorgt er voor dat het rijden vooral moeiteloos gaat, alsof altijd berg-af wordt gereden. Ten opzichte van de hybride modellen van moederbedrijf Toyota heeft deze Lexus veel meer vermogen, waardoor minder vaak hoeft te worden aangedrongen op prestaties. Dat maakt het makkelijker om zuinig te rijden. Belangrijker nog: eventuele "zeurende geluiden" of een indirecte reactie op het gaspedaal zijn bij deze Lexus niet of nauwelijks aan de orde. Wel valt op dat de rijgeluiden boven de 130 km/u plotseling sterk toenemen.

Weggedrag

Terwijl de Lexus GS een luxe sedan met sportieve ondertoon was, ligt de nadruk bij deze ES veel meer op comfort. Net zoals de hybride-aandrijflijn moeiteloos presteert, maakt de ES ieder parcours

makkelijk. Het onderstel is niet uitgesproken hard of zacht, maar simpelweg het juiste in iedere situatie. Van scherpe bochten lijkt het koetswerk nauwelijks onder de indruk. Pas wanneer de snelheid zo hoog ligt dat de inzittenden uit de stoelen worden geslingerd (er is een G-kracht meter beschikbaar!), is merkbaar dat het mechaniek er echt voor moet werken.

Uiteindelijk leent de ES zich het beste voor een kalme, vloeiende rijstijl. Dan passen de karakters van de aandrijflijn en het onderstel het beste bij elkaar. Dan is de ES een heerlijke reisauto waarmee afstanden zelfs korter lijken dan met menig andere auto.

klaar is voor de elektrische auto en/of zij die afscheid moeten nemen van de dieselmotor. ■



Conclusie

Lexus heeft zichzelf opnieuw uitgevonden. Nadat de Japanse fabrikant van luxe auto's jarenlang sportiviteit en comfort combineerde, biedt het nu sportieve coupés en comfortabele sedans aan. Omdat een comfortabele én sportieve sedan niet meer nodig was, kon de op Europa gerichte Lexus GS worden vervangen door de wereldwijd populaire ES.

Is de Lexus ES een aanwinst? Ja, zeker. De ES weet zich namelijk op twee punten nadrukkelijk te onderscheiden van het bestaande aanbod. Lexus speelt in op het gevoel met de typisch Japanse stijl, waarin natuurlijke vormen en materialen worden gecombineerd met hoogstaande techniek ("high tech"). De hybride-aandrijflijn zorgt voor prima prestaties, volop comfort en een laag verbruik. Daarmee is de ES een alternatief voor wie nog niet



Specificaties

Lexus ES (2018 - 2026)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	498 x 187 x 145 cm
Wielbasis	287 cm
Gewicht	1.755 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	454 l
Bandenmaat	235/40R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	2487 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	218 pk @ 5700 rpm
Koppel	221 Nm @ 3600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8.9 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	4.6 l / 100 km
Verbruik stad	5.1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4.6 l / 100 km
CO2 uitstoot	106 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 63.995,-
Prijs instapmodel	€ 52.995,-