



Lexus GS300h

Een heer in het verkeer

Rij-impressie | De Lexus GS was tot nu toe verkrijgbaar in één smaak: als "450h". Deze limousine met hybride-aandrijving zet verpletterende prestaties neer, terwijl het verbruik vergelijkbaar is met dat van een middenklasser. Nu is de GS er ook als "300h". Dit instapmodel levert heel wat bescheidener prestaties, maar daar staat een dito prijs tegenover.

Aan de buitenkant is er geen enkel verschil tussen de GS 450h en de 300h. De GS is een grote zakensedan met een statige, zelfverzekerde uitstraling.

In vergelijking met de Europese concurrentie staat de afwerkingskwaliteit op hetzelfde niveau. Het verschil zit vooral in de stijl, waarbij Lexus de nadruk legt op techniek. Het dashboard wemelt van de knoppen, schakelaars en displays simpelweg omdat dat interessant staat. Wie zich in het dagelijks leven omringt door PC's, smartphones en tablets voelt zich heerlijk in de GS!

De hoofd- en beenruimte voorin is prima. De beweegruimte is echter gering, omdat de inzittenden welhaast worden omarmd door de auto. De GS zit daarom meer als een sportcoupé dan als een grote reisauto. De binnenruimte wordt iets beperkt door de batterij die nodig is voor de (half) elektrische aandrijving. De bagageruimte van de GS meet 482 liter en dat is onder het gemiddelde voor een auto in dit segment.

tablets voelt zich heerlijk in de GS"

"Wie zich in het dagelijks leven omringt door PC's, smartphones en



Uitrusting

Als het gaat om de uitrusting, doet het nieuwe "instapmodel" niet onder voor de reeds bestaande uitvoering. Alles wat elektrisch bedienbaar of verstelbaar zou moeten zijn, is dat ook. Op het gebied van comfort en veiligheid biedt de GS alles wat van een auto van dit kaliber mag worden verwacht.

De GS steekt ver boven de middelmaat uit als het gaat om audio. Het audiosysteem van specialist "Mark Levison" klinkt formidabel. Het geluid is helder, realistisch en nooit vermoeiend. Zelfs wanneer de volumeknop zo ver wordt opgedraaid dat de broekspijpen van de bestuurder letterlijk wapperen in de wind die de luidsprekers produceren, blijft het geluid kraakhelder. Heren autofabrikanten: dit is hoe het hoort!

Helaas blijft de bediening van het audio-, navigatie- en communicatie met een "muis" wat onbeholpen. De huidige generatie van dit systeem geeft weerstand in de knop om randen aan te geven, maar het blijft onhandig. Het bedienen ervan leidt zelfs zo zeer af, dat de elektronica regelmatig moest waarschuwen dat de bestuurder niet binnen de lijnen op het wegdek bleef.

Techniek

Hét grote verschil tussen de "GS 450h" en de hier gereden "GS 300h" zit in de aandrijving. De eerste wordt aangedreven door een 293 pk sterke zescilinder benzinemotor, bijgestaan door een 147 pk sterke elektromotor. Wanneer deze samenwerken, levert dat 345 pk op en zet de GS prestaties neer waar de gemiddelde sportwagen zich niet voor zou schamen. Tegelijkertijd is het verbruik nauwelijks hoger dan dat van bijvoorbeeld een Toyota Auris.



Hoe mooi dit ook klinkt: de klanten lieten weten dat het te veel van het goede is; al was het maar omdat de bijzondere techniek kostbaar is. Bovendien is de "bijtelling" voor Nederlandse automobilisten heilig en de 450h kwam niet langer in aanmerking voor belastingvoordeel.

De "300h" doet daarom op alle fronten een stapje terug. In plaats van een zescilinder, is dit keer voor een 2.5 liter viercilinder benzinemotor gekozen. De elektromotor levert 143 pk, maar heeft een groter koppel dan in de 450h, namelijk 300 Nm. Mochten die cijfers bekend klinken, dan klopt dat. Deze aandrijflijn is namelijk afkomstig van de kleinere Lexus IS.

In alle gevallen is de filosofie dezelfde: een benzinemotor is efficiënt op een hoge, constante snelheid op de lange afstand. Een elektromotor is efficiënt in de stad waar korte afstanden op wisselende snelheden worden afgelegd. De elektromotor wordt opgeladen door de benzinemotor, of wanneer de auto afremt. Op die manier hoeft de GS nooit aan het stopcontact te worden opgeladen.



De computer bepaalt welke motor wanneer actief is of wanneer beide motoren elkaar aanvullen. Ook het opladen van de batterij voor de elektromotor gebeurt automatisch. De GS rijdt daarom als een gewone auto met automatische versnellingsbak.

Prestaties

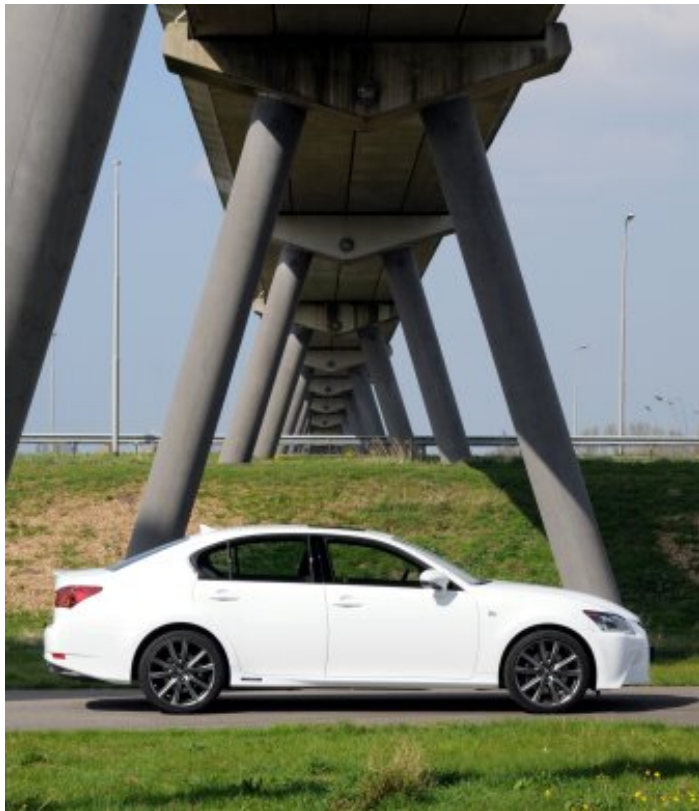
Toch is het vanaf de eerste meter duidelijk dat dit het instapmodel is. Bij een auto van deze omvang is overdaad de norm en de GS 300h levert slechts voldoende vermogen. Dat wil zeggen dat de auto moeiteloos met de verkeersstroom meekomt, maar een bliksemsnelle tussenacceleratie zit er niet in.



Middels een centraal geplaatste draaiknop kan het karakter van de auto worden beïnvloed. Standaard kiest de GS voor de meest economische stand. In de sportieve modus kleuren de tellers rood en wordt de

"energiemeter" verraaid voor een traditionele toerenteller. Alhoewel de prestaties nauwelijks toenemen, is de reactie op het gaspedaal directer en voelt de auto levendiger. Het gaat dus vooral om een suggestie van betere prestaties.

In de "Sport plus" stand (alleen "F Sport"-uitvoering) reageert de 300h ronduit agressief op de bestuurder, maar ook dan zijn de prestaties nauwelijks beter dan die van een doorsnee middenklasser. De sprint van 0 naar 100 km/u kost 9.2 seconden (tegenover 5.9 seconden voor de GS 450h) en boven de 120 km/u is het sprintvermogen nihil.



Of dit gebrek aan prestatiedrang een nadeel is, is puur persoonlijk. Wie altijd haast heeft, zal zich snel gaan ergeren aan de 300h. De Autozine redacteur was juist gecharmeerd van het uitgesproken karakter. Omdat de 300h welhaast een kalme rijstijl afdwingt, heerst er een serene rust in het interieur, waardoor de inzittenden op hun beurt als vanzelf ontspannen. Dit is een auto die niet door het verkeer hoeft te jagen, maar juist een auto om volop van te genieten.

Bij geringe prestaties hoort ook een gering verbruik.

Lexus stelt dat de hier gereden 300h op 19 inch velgen gemiddeld 5 liter per 100 km zou verbruiken (4.7 liter voor de standaard versie op 17 inch lichtmetaal). In de praktijk is de 300h echter nauwelijks zuiniger dan de veel snellere stalgenoot en bleef het testverbruik steken op 6.5 liter per 100 km.



Weggedrag

Ongeacht de gekozen krachtbron is de Lexus GS leverbaar in diverse comfortabele en een uitgesproken sportieve uitvoering. De "F Sport Line" is voorzien van een sportief onderstel en gigantische wielen (bandenmaat 265/35R19). De F Sport Line is ook herkenbaar aan een afwijkende grille, bumpers en spoilers. Het interieur wordt gekenmerkt door dorpellijsten, bekleding en zelfs een versnellingshendel in F Sport-stijl.

Het effect van deze sportieve uitdossing beperkt zich niet tot het uiterlijk. De brede banden zorgen ervoor dat iedere rimpel en groef in het wegdek voelbaar is. Ook de besturing geeft veel meer "feed back" dan in de gewone GS en deze Lexus benadert daarom het rijplezier van de welbekende Duitse concurrenten. De wegligging is van onberispelijke kwaliteit. In de regel is de auto tot veel meer in staat dan de bestuurder aandurft.



vermogen steeds opnieuw aan te spreken en als een bullebak door het verkeer te snijden. De 300h is juist welgemanierd, comfortabel en statig; een heer in het verkeer dus. ■

Conclusie

De Lexus GS is voortaan ook leverbaar als "300h". Dit nieuwe instapmodel is zo'n 15.000 euro goedkoper dan de eerder geïntroduceerde "450h". Beide varianten hebben dezelfde statige uitstraling, smetteloze afwerking en hoogwaardige uitrusting. Ook het weggedrag is vrijwel gelijk, waarbij de "F Sport" uitvoering altijd voor een sportiever karakter zorgt.

Het grote verschil zit in de prestaties. De 450h levert prestaties van sportwagenniveau. De 300h is ongeveer even snel als een doorsnee middenklasser. Daarmee is dit instapmodel zeker niet traag, maar het gevoel van superioriteit ontbreekt. In theorie is de 300h beduidend zuiniger dan de 450h, in de praktijk ligt het verbruik in beide gevallen rond de 6.5 liter per 100 km.

Uiteindelijk is de keuze voor een 450h of 300h een kwestie van smaak. De 450h is machtig, comfortabel en sportief. De verleiding is daarom groot dit



Specificaties

Lexus GS300h 300h F-Sport Line

Maten en gewichten

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 485 x 184 x 146 cm |
| Wielbasis | 286 cm |
| Gewicht | 1.705 kg |
| Aanhanger | 500 kg |
| Aanhanger geremd | 500 kg |
| Tankinhoud | 66 l |
| Bagageruimte | 458 l |
| Bandenmaat | 235/40R19 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud | 2494 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 223 pk @ 6000 tpm |
| Koppel | 221 Nm @ 4200 tpm |
| Aandrijving | achterwielen |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 9,2 sec. |
| Topsnelheid | 190 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 4,7 l / 100 km |
| Verbruik stad | 4,8 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 4,5 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 115 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 69.595,- |
| Prijs instapmodel | € 48.695,- |