



Harold Rolloos
22 december 2008

© Rijtesten.nl

Op hoog niveau

Stel, je hebt een belangrijke functie bij een groot bedrijf en rijdt niet zelf, maar wordt gereden door een chauffeur. Een representatieve auto is dan op zâ€™n plaats. Maar tegenwoordig komt er meer bij kijken dan alleen een chique vertoning. Wat te denken van de klimaatverandering en dus het zuiniger rijden? En juist daar speelt Lexus met zijn topmodel, de LS600h L op in. Die kleine letter h staat namelijk voor hybrid, waar we later op terugkomen. De chauffeur had een weekje vrij en dus namen wij in die tijd plaats achter het stuur om de LS600h L zelf te ervaren.



Promotie

Wie het voorrecht heeft om in de topklasse te mogen shoppen en meer dan anderhalve ton uit te geven, komt snel uit bij betrouwbare merken als BMW, Mercedes-Benz of Audi. Het Japanse Lexus biedt met zijn LS600h een geduchte tegenstander, die helemaal niet onderdoet voor al dat Duitse geweld en waarmee je jouw chauffeur niet het gevoel geeft te degraderen naar een lagere klasse. Sterker nog, hij zal het eerder als promotie naar de hoofdklasse ervaren. Dat gevoel begint al aan de buitenkant.

Hoewel de LS alweer een tijdje meedraait, is er geen sprake van een gedateerd model. Deze mastodont is nog steeds helemaal van deze tijd. Wij rijden in de verlengde L-uitvoering, waardoor de totale lengte van de auto uitkomt op ruim 5,1 meter. Een imposante verschijning dus. De voorkant wordt gekenmerkt door een reusachtige grille, met aan beide kanten grote koplampen, die voorzien zijn van alle moderne technieken,

zoals LED-verlichting en het meedraaien in bochten.

Achter de grille zit een immense neus, die in vloeiende lijn doorloopt naar de voorruit en de zijkant van de Japanner. Ons testmodel is voorzien van grote 19 inch lichtmetalen velgen. En laten we eerlijk zijn, dat moet ook wel onder zo'n dijk van een auto. Immers, anders verschrallen de contrasten. Als we verder langs de zijkant van de LS600h L lopen, vallen de grote zijspiegels en de chique chromen handgrepen op. Onderlangs de portieren loopt een strip, waar aan de achterkant subtiel het woordje "hybrid" opstaat. Je wilt als topman wel het goede voorbeeld geven en laten zien dat jij en je chauffeur milieubewust bezig bent.

De achterzijde van de Lexus is mogelijk nog imposanter dan de voorkant. De Japanse designers hebben het slagschip aan beide kanten twee grote uitlaatpijpen meegegeven. Best opvallend eigenlijk, want dat associëren wij niet direct met milieuvriendelijkheid. Tegelijkertijd laat het wel de enorme kracht van de auto zien. Hij staat ergens voor en straalt dat in deze vorm absoluut uit. Het scheidt bij ons hoge verwachtingen voor wat we vanbinnen gaan aantreffen.



Luxe

Eenmaal in de Lexus worden die verwachtingen ruimschoots waargemaakt, nee, eerder overtroffen. Wij rijden namelijk de meest exclusieve uitvoering, de President. Je waant je in een luxe omgeving. Het witleer straalt smaak uit en het veelvuldig gebruikte hout maakt het af. Natuurlijk, voor een nieuwprijs van 176.000 euro mag dat ook wel. Maar deze auto is gewoon helemaal af. Het enige nadeel wat ons direct te binnenschiet is dat het lichte interieur besmettelijk is. We beginnen voorin. Hoewel dit niet direct de plek is waar deze Lexus voor bedoeld is, komt de chauffeur niets te kort. De zetels zijn op allerlei mogelijke manieren elektrisch instelbaar en zitten uitstekend.

De bestuurder treft een veelheid aan knopjes waarmee je tal van functies kunt bedienen. Het kost alleen al een halve dag om uit te zoeken waar alles precies voor dient. Maar, het uitvogelen hiervan wordt wel rijkelijk beloond. Is het buiten -10 en zijn

de vingers gevoelloos? De aanwezige stuurverwarming biedt uitkomst. Achter het stuurwiel vinden we naast de gebruikelijke snelheidsmeter en toerenteller een groot en uitgebreid infodisplay. Het geheel is overzichtelijk en roept gelukkig niet veel vraagtekens op. In het middenconsole springt het grote touchscreen-scherm direct in het oog. Hoewel, het digitale klokje erboven komt wel armetierig over, evenals alle knopjes die we ook uit onder meer de Auris kennen. Onder dat grote scherm zit de bediening van de climate control mooi weggewerkt. Als laatste treffen we in het middenconsole een DVD-wisselaar voor zes DVD's aan. Tijdens (lange) wachttijden moet er voor de chauffeur tenslotte wat vertier zijn in de auto.

En dan achterin. De plaats waar de grote baas urenlang moet doorbrengen. Nou is moeten geen gunstig gekozen woord, het is namelijk helemaal geen straf om hier te zitten. Gooi na een lange werkdag de stoel maar onderuit en sluit je af van de buitenwereld door de gordijnen elektrisch omhoog te doen. Zet een film op " achterin de Japanner zit nÃ³g een wisselaar voor zes DVD's " en laat het geluid daarvan door het 19 speakers vertegenwoordigde Mark Levinson-audiosysteem denderen.

Voor wie dat nog niet ontspannend genoeg is beschikt de rechterzetel over een massagefunctie, een optie van net geen tien mille... Last van de rug? Kies dan voor de rugmassage. Liever een shiatsu? Geen punt, kan allemaal, het systeem kent vier standen met instelbare intensiteit. In het midden zit een groot console " daarboven bevindt zich trouwens een koelkastje " waar je allerlei zaken kunt bedienen. Je kan er de temperatuur regelen, een ander radiostation opzetten, de passagiersstoel voorin elektrisch naar voren sturen voor meer beenruimte! Dat console vreet wel ruimte, daardoor kunnen er slechts twee personen achterin de Lexus plaatsnemen. Voor die 176.000 levert Lexus erg veel luxe en comfort, waar je bij de concurrentie nog dieper voor in de buidel moet tasten.

Dan de bagageruimte. Door het accupakket kan er slechts 330 liter mee aan boord. Dat valt behoorlijk tegen. Maar aan de andere kant, veel meer dan een jas, aktetas en laptop hoeft de grote baas toch niet mee. En de chauffeur natuurlijk ook niet.



Geen energieverspilling

Zoals gezegd staat de kleine $\hat{\epsilon}$ ™ voor hybrid. Dit Japanse vlaggenschip wordt namelijk aangedreven door een combinatie van een vijf-liter V8 en een elektromotor. Deze twee krachtbronnen wisselen elkaar tijdens het rijden steeds af. Als de bestuurder veel vermogen nodig heeft, bundelen beide motoren hun krachten. Tijdens het cruisen op de snelweg of het remmen wordt de accu opgeladen, waardoor er geen energie verloren gaat. Die energie wordt weer door de elektromotor gebruikt bij het weggrijden en in het stadsverkeer. Een puik stuk Japanse techniek dus.

Het is daarmee de enige hybride-limousine in deze klasse. Het gecombineerde vermogen komt daarmee op 445 pk. Daarmee doet de Lexus niet onder voor zijn acht- of twaalfcilinder concurrenten, maar kent de Japanner een CO₂-uitstoot van 219 gram per kilometer, goed voor een groen milieulabel C. En dat is zuinig te noemen voor een

Lexus LS 600h L President

auto die meer dan 2,3 ton weegt en standaard over vierwielaandrijving beschikt.



© Rijtesten.nl

Smooth as silk

In een auto met zoveel mogelijkheden als deze Lexus doen we er van tevoren goed aan om eerst het instructieboek te raadplegen. We openen het dashboardkastje en er komt een boekwerk met de dikte van de Bijbel tevoorschijn. Vooral bij de veiligheid vliegen veel afkortingen ons om de oren. Na het doorbladeren besluiten we toch maar te gaan rijden. We drukken de startknop in en het blijft net zo stil als een paar seconden geleden. De automaat gaat in [™] D en de Lexus rijdt fluisterstil weg. Op het grote scherm midden kan de aandrijving tot in detail bekeken worden, hetzelfde systeem als we kennen uit de Toyota Prius. Zo is precies te zien wanneer je op de accu rijdt en wanneer deze aan het opladen is.

We zetten vervolgens de A27 koers richting Utrecht. Het is nogal druk op de vrijdagmiddag en we rijden op de linkerbaan. Plotseling duikt er een ambulance achter ons op met zwaailichten en sirene. We horen de ambulance echter pas op het moment dat we aan de kant gaan om hem erlangs te laten. Het geeft aan hoe goed de geluidsisolatie van de Lexus is. Wanneer we het gaspedaal intrappen, komt de V8 tot leven en laat hij van zich horen. In 6,3 seconden sprint het vlaggenschip naar de honderd en de top is begrensd op 250 kilometer per uur.

De LS rijdt ronduit smooth ondanks de gigantische lengte van de auto. Het sturen gaat direct en het luchtgeveerde onderstel veegt alle oneffenheden op de weg strak. De demping hiervan is in te stellen in een Comfort, Automatisch of Sportstand. De standaard vierwielaandrijving draagt bij aan de wegligging van de Japanner. Verder draagt de hybride transmissie hier zijn steentje aan bij. De achttraps automaat schakelt bijzonder soepel en reageert erg direct. Het testverbruik na een week komt uit op 12,5 liter op honderd kilometer, voor een auto met dit gewicht en deze prestaties natuurlijk behoorlijk zuinig.

Toch nodigt de LS helemaal niet uit tot hard rijden. Dat is naast de stille motor verder grotendeels te danken aan de adaptieve cruise control. Natuurlijk zijn er meer merken die dit leveren, maar Lexus krijgt het voor elkaar om de auto volledig stil te zetten en automatisch weer weg te rijden. In de file staan is dus een peulenschil. Gas geven en remmen doet de Lexus zelf. Wat ons wel opviel, was dat we bij het inhalen de richtingaanwijzer naar beneden moesten blijven houden om hem drie keer te laten knipperen, terwijl dat bij veel andere merken met één beweging volstaat!

Een ander minpuntje is dat het uitklapbare scherm achterin een hoop zicht wegneemt voor de bestuurder. Wanneer de topman achterin relaxed een film zit te kijken, kan de chauffeur zijn binnenspiegel net zo goed overslaan, want hij kijkt tegen een groot wit vlak aan. De schermen in de hoofdsteunen integreren zou een betere oplossing zijn geweest, maar dat gaat dan weer ten koste van de grootte en dus van het genot van de grote baas achterin! Lastig, keuzes maken.

De Japanners hebben zich niet ingehouden op het ontwikkelen van het veiligheidsniveau. Natuurlijk beschikt het topmodel over een rits aan airbags, ABS, ESP, tractiecontrole en brake assist. Een ander innovatief snufje is het Pre-Crash Safety-systeem. Tijdens het rijden houdt dit systeem met een radar de omgeving aan de voor- en achterzijde van de auto in de gaten. Wanneer de voorganger of achterligger erg dichtbij komt, dan waarschuwt het systeem. Lijkt er een ongeval aan te komen, dan activeert het systeem de airbags, komt er een maximale remdruk beschikbaar en drukken de hoofdsteunen tegen de hoofden van de inzittenden om zo de klap op te vangen.

Een ander technisch hoofdstandje is de Intelligent Parking Assist, de automatische parkeerhulp, bij deze auto zeker geen overbodige luxe. Fileparkeren wordt daardoor een eitje, al moet je er wel even de tijd voor nemen. Zeker in een drukke straat gaat het bij automobilisten achter je ergernis opwekken, als je op het scherm jouw beoogde parkeerplek aan het instellen bent. Maar voor de bestuurder is het natuurlijk een uitkomst. Even de plek bevestigen en het enige dat je hoeft te doen is remmen, het sturen gaat volledig automatisch.



© Rijtesten.nl

Waarmaken

Na een weekje vrijaf krijgt de chauffeur zijn werkplek op wielen weer terug. Eén ding is zeker, met hem chauffeur van een LS600h L hoeven we geen medelijden te hebben. Trouwens, met degene die achterin zit al helemaal niet! Lexus heeft met zijn vlaggenschip een sterke troef in handen, die makkelijk de concurrentie aankan met de gevestigde orde uit Duitsland. Natuurlijk, voor een bedrag dik boven de anderhalve ton mag je iets verwachten, maar je krijgt het dubbel en dwars terugbetaald. Naast de vele ruimte is de Japanner comfortabel en biedt hij veel luxe. De auto rijdt bijzonder soepel, is stil en ook nog eens relatief zuinig door de hybride techniek aan boord. Binnenin is het achterin natuurlijk uitstekend vertoeven met alle mogelijkheden die de LS biedt en een lange rit tot een aangename tijd maken. Het begrip ‘The Art of Perfection’ van Lexus komt dus niet zomaar ergens vandaan, met de LS600h L maken de Japanners het waar.

Plus

- + Fabelachtige techniek
- + Hoog veiligheidsniveau
- + Luxe

Min

- Kleine bagageruimte
- Videoscherm achterin belemmert zicht bestuurder
- Bedieningsknoppen en lcd-klokje