



Wilbert Huls
25 februari 2014

Eensgezind

De line-up van Lexus bestaat in ons land al enige tijd alleen maar uit hybride modellen. Alle conventionele benzine- en dieselmotoren zijn afgezworen. De eerste omdat deze in Nederland belastingtechnisch uit de markt zijn geprezen en met zelfontbranders houden de Japanners zich zelfs wereldwijd niet meer bezig. Zuinigheid is dus het devies, maar dat is natuurlijk relatief als we het hebben over een 343 pk sterke GS 450h. Wat ons betreft is het daarom een logische stap dat de aandrijflijn uit de IS 300h de overstap heeft gemaakt naar de GS. Zuiniger, maar niet onderbemeten.



Bescheidener

De huidige GS 450h reden we enige tijd terug als F-Sport Line. Daarmee wordt de auto behoorlijk opzichtig, maar het is voor zakelijk Nederland goed om aan onze testauto te zien hoe het ook anders kan. De kenmerkende Spindle grille is nog steeds opvallend, maar daarmee is het heftigste aspect van het ontwerp direct genoemd. Grote luchtinlaten en een kofferbakspoiler zijn voorbehouden aan de sportiefste uitvoering. Met zeventien inch metende standaardvelgen en de nieuwe mica lak 'Meteor Blue' staat er een heel degelijke, representatieve verschijning. Zoals vaker bij parelmoer-achtige lakken kan de auto onder verschillende lichtinval soms variëren van donkergrijs tot donkerblauw.

Lexus biedt voor de GS vier uitrustingsniveaus. Instappen kan met de Business Line (eventueel Pro), waarna je via de Luxury Line uitkomt bij de President Line. Dan is er dus nog de F Sport Line, maar dat is met zijn sportieve toevoegingen een geval apart. De geteste GS 300h betrof een Luxury Line en is een goede afspiegeling van de gemiddelde GS die Lexus aan de man brengt. De naam van de uitvoering zegt het

eigenlijk al, het is een goed geoutilleerde auto. De belangrijkste addities op de standaarduitrusting zijn een navigatiesysteem met een 12 inch scherm in plaats van de standaard 8 inch en volledig lederen bekleding met stoelverwarming en ventilatie. Met name de verwarming is een genot vanwege zijn automatische stand. In het begin voel je de warmte heerlijk door je lijf gaan, maar hij blijft niet als een idioot 'doorstoken'. Aan de indicatie-leds zie je dat de intensiteit automatisch afneemt.



Bovenste plank

Er worden behoorlijk wat verschillende materialen in het interieur gebruikt, die ook nog eens verschillend van kleur zijn. Toch is het goed op elkaar afgestemd en wordt het geen ratjetoe. Goede afwerking is daar medeverantwoordelijk voor. Het leer van de stoelen en portieren in 'Saddle Tan' oogt chique, mede door de geperforeerde stukken. De volledig elektrische verstelbare zetels zitten als een Chesterfield. Met het instappen staat de stoel in de achterste positie om instapmanoeuvre te vergemakkelijken, maar het vervelende is dat dit juist weer nadelig is voor degene die achter de bestuurder plaatsneemt. Met de bestuurdersstoel in de goede positie kan je ook achterin

comfortabel je benen kwijt. De hoofdruimte is wel wat aan de magere kant voor een Europeaan op lengte. De bagageruimte is niet heel royaal, maar daar zijn de accu's natuurlijk debet aan. Een vergelijking met de hybride concurrentie leert dat Lexus zijn zaakjes toch goed voor elkaar heeft, want dan is de GS ineens weer de ruimste.

De ergonomie sluit goed aan bij het comfort dat de stoelen bieden. Een brede armsteun en een polssteun achter de joystick die de multimedia bedient, maken het gebruiksgemak van alle functies op de middenconsole hoog. Des te opvallender dat sommige zaken wat raar in elkaar zitten. We noemen de elektronische handrem die rechts onder het stuur zit, of de knipperlichtstengel die fysiek in 'aan' positie blijft staan, maar een te klein verschil kent tussen drie keer of permanent knipperen. Meer dan eens bleef de clignoteur aanstaan, terwijl we alleen van rijstrook verschoven of gingen ze aan de andere zijde aan als we ze uit probeerden te zetten. Het grote scherm bovenaan het dashboard kent zeer veel functies, waardoor het soms even zoeken is waar je kan vinden wat je zoekt, maar dat went. Geheel bij de tijd, beschikt de GS ook over een DAB+-tuner. Digitale radio gaat het helemaal worden, aldus de zenders zelf, maar de grote hoeveelheid storingen van het signaal - dat in dat geval niet ruist maar een aantal tellen helemaal wegvalt - zorgden ervoor dat we uiteindelijk toch maar gewoon de FM-frequentie hebben gebruikt.



Souplesse

Met de 450h heeft Lexus de afgelopen jaren al bewezen flinke vorderingen op zuinigheid te kunnen maken. Terwijl het vermogen nagenoeg gelijk bleef, daalde de uitstoot drastisch. Met de 300h wordt daarin de volgende stap gemaakt, maar is er wel 120 pk ingeleverd, beslist geen sinecure. Dat het met 223 pk nog niet behelpen is, laat zich raden, maar het mooie is dat de souplesse nog volop aanwezig is. De GS reageert alert op het gaspedaal, maar straalt daarbij continu rust uit. Zelfs wanneer je even stevig wilt accelereren, blijft er een sereniteit over de auto hangen en verraad eigenlijk alleen het typische cvt-geluid dat er even stevig ingezet wordt.

Het voelt zelfs een beetje als een auto waarin je beter gereden kan worden, maar daarvoor is hij wat ons betreft nog net wat te klein. Niet dat dat erg is, want met het stuurwiel in de hand kom je haast net zo tot rust. Ook het sturen gaat met een bepaalde gemakzucht, al zou je daarin wel eens wat meer gevoel willen hebben. Door de rijmodus op Sport te zetten zou dat moeten veranderen, maar het voelde toch vooral als wat extra weerstand in het sturen, waarmee geen precisie werd toegevoegd.

De sportstand zorgt vooral voor een wat alertere reactie van de hele aandrijflijn op de commando's van je rechtervoet. Daarbij verandert de linker klok in een toerenteller, waar eerder de hybride fases Charge, Eco en Power werden aangegeven.



Toverwoord elektrisch

Om de GS 300h goed te kunnen duiden stond de 'Drive Mode Selector' bij ons vooral in de Eco-stand. Laten we voorop stellen dat de auto daarmee niet direct een slappe hap vormt, dus wat ons betreft zou dat de standaardinstelling kunnen worden in plaats van de Normal-stand 'in het midden'. De fabriekscijfers geven aan dat de royale Lexus toe moet kunnen met 4,8 liter benzine per 100 kilometer. Dat lijkt erg optimistisch en dat is het wat ons betreft ook. Met 6,5 liter per 100 kilometer zaten we er een behoorlijk stukje boven. Het is altijd weer een beetje dubbel. Er zijn compacte auto's van pakweg vijf jaar oud die dit verbruik niet halen, maar gezien de belofte valt het toch wat tegen.

Met een heel actieve, zuinige rijstijl zou er overigens nog wel wat af moeten kunnen. Dat blijkt ook wel als we verplicht worden om een stukje file te rijden. Terwijl de

Lexus GS 300h Luxury Line

conventionele brandstofmotoren er nog lustig op los dampen, rolt onze Lexus elektrisch voort en zakt het gemiddelde verbruik telkens weer een tiende. Het geeft maar aan dat je verbruikswinst in je elektrische kilometers moet halen. Dat biedt mogelijkheden, maar geeft ook direct aan waarom verbruikscijfers bij verschillende gebruikers zo kunnen variëren. Vergelijk het met een auto die je laat uitrollen op de afrit en waar de boordcomputer telkens het gemiddelde verbruik naar beneden bijstelt. Mooie meetinstrumenten op het grote scherm helpen de bestuurder net als bij alle andere hybrides uit Toyota City om van zuinig rijden een sport te maken. Iedere minuut wordt het gemiddelde opgeslagen en in een diagram weergegeven, maar je kan ook zelf intervallen maken en je eigen records te lijf gaan.



80%-auto

Het belangrijkste voordeel van de GS 300h is voor de Nederlandse markt natuurlijk dat de auto goed is voor 20% bijtelling. Hij wordt daarmee direct een 80%-auto, want de verwachting is dat hij dat deel van de verkochte GS-en in ons land zal vertegenwoordigen. Die aantallen hoeft hij niet per se van zijn groter geschapen broer

af te snoepen, want met de nieuwe aandrijflijn is het de enige benzine-hybride in de hoge middenklasse die nog bijtellingskorting krijgt. Daarbij is hij prijstechnisch nu gewaagd aan de 'instappers' van concurrerende merken met vergelijkbare auto's, terwijl hij ze qua vermogen allemaal ruimschoots de baas is en een automaat standaard levert. Er zijn wat kleine punten waar kritiek op geuit kan worden, maar zet daar de hoogwaardigheid van het interieur en de techniek samen met de zojuist genoemde prijsvoordelen tegenover en je kan spreken van een aantrekkelijke aanbieding.

Plus

- + Hoogwaardigheid
- + Souplesse aandrijflijn
- + Prijstechnisch overall gunstig

Min

- Ruzie met het knipperlicht
- Kunstmatige 'Sport'-besturing
- Fabrieksopgave onhaalbaar