Jarno van Maanen
1 oktober 2012

Green and mean

Als alle andere kwaliteiten hetzelfde zijn, zal ieder weldenkend mens een zuinige auto verkiezen boven een onzuinige auto. Het probleem is alleen dat de andere kwaliteiten vaak niet hetzelfde zijn en je dus concessies moet doen om een zuinigere auto te rijden. Minder vermogen bijvoorbeeld, of minder luxe. Bij de Lexus GS is dat echter nooit een probleem geweest, aan motorvermogen en luxe immers geen gebrek. Toch zou een BMW-rijder niet snel overstappen, want ja; een 5 Serie rijdt toch wat strakker. Om ook deze mensen aan te spreken is de nieuwe GS er nu ook als F Sport. Met 19 inch lichtmetaal, meesturende achterwielen en actieve dempers zou hij in de sportieve behoeften moeten voorzien, zonder uiteraard zijn groene karakter te verloochenen. Is Lexus geslaagd in deze missie?

Breedgeschouderd

Qua uiterlijk vertoon is dit met afstand de meest opzichtige Lexus op de markt, de supercar LF-A even daargelaten. Ga maar na: hij staat op 19 inch velgen, achteraan heeft hij een kofferbakspoiler en een diffuser en het front zit vol luchtinlaten voorzien van honingraatroosters. Zelfs in een bescheiden kleur als zilvergrijs metallic spat de agressiviteit er van af. Dat je je wenkbrauwen fronst bij het zien van de 'hybrid' logo's op de flanken, kunnen we je niet echt kwalijk nemen. Want het is moeilijk voor te stellen dat onder het breedgeschouderde bodywork een uiterst spaarzame hybride aandrijflijn schuilgaat. Op het gebied van spaarzaamheid moet je wel een klein offer doen; door de grotere wielen en iets hogere luchtweerstand, verbruik je volgens het boekje elke 100km drie deciliter mÃ©Ã©r.

Subtieler

Binnenin onderscheid de F Sport zich wat subtieler van zijn minder sportieve broertjes. Denk aan een stuurwiel en pookknop met geperforeerd leder en aluminium pedalen en dorpellijsten. Ook is de roodbruine bekleding van onze testauto, Garnet Red, voorbehouden aan de F Sport. Wat ons betreft heeft de nieuwe GS Ã©Ã©n van de fraaiste interieurs die we in een Lexus hebben gezien. De afwerking en het materiaalgebruik liggen op een zeer hoog niveau. Wat in het oog springt, is het enorme 12,3 inch multimedia display. Net als in de RX werkt de bediening van het achterliggende systeem met een soort muis. We vonden het zelf vrij intuÃ¯tief werken, maar het bleek dat niet iedereen er goed mee overweg kon. Met name de weerstand tussen de 'deelschermen' bleek vaak een hindernis.

Waar de GS veel punten mee scoort, dat zijn de stoelen. Al klinkt dat niet respectvol

genoeg, zetels of fauteuils is misschien beter op zijn plaats. De bestuurdersstoel is zestienvoudig verstelbaar, met kussentjes en steuntjes op alle mogelijke plaatsen. Vooral de ondersteuning van de knieÃ«n verdient lof. Uiteraard is de binnenruimte riant, zowel op de voorstoelen als op de achterbank. Puntje van kritiek is de hoogte van stoelen, je zit nogal 'op de bok'. Een typische tekortkoming van een hybride sedan is de kofferruimte. Daar heeft Lexus echter werk van gemaakt: het accupakket is nu verticaal tegen de achterbank geplaatst, waardoor de bagageruimte met maar liefst 150 liter is toegenomen tot een zeer respectabele 480 liter. Daarmee kan hij zelfs de niet-hybride concurrentie benaderen.

Verfijnd

Als je de kerncijfers op een rijtje zet - 343pk, 100km/h binnen 6 seconden, 250km/h maximaal - dan kun je maar zo denken dat de GS 450h een heel uitdagende auto is.

Toch is hij altijd wat bedaagd geweest, vooral gericht op comfort. Tot nu dan, met de komst van de F Sport. Deze uitvoering omvat namelijk meer dan alleen grote wielen en aluminium accenten. Zo heeft hij ook vierwielsturing, variabele stuuruitslag en dynamische schokdempers. En het moet gezegd worden: dat merk je. Zet de drive mode selector in S+ en de freude am fahren kan beginnen. De motor hangt dan lekker aan het gas, de koets helt bijna niet over en de auto maakt - ondanks zijn 4,85m en 1.800kg - een heel wendbare, bijna lichtvoetige indruk. Enige verbeterpuntje is het stuurgevoel, dat is niet optimaal.

Boenderen over bochtige B-wegen is natuurlijk niet echt in de geest van het hybride rijden, dus laten we de knop snel op 'eco' zetten voordat we onze relatie met moeder natuur onherstelbaar beschadigen. Een goed begin is dat de GS een stuk zuiniger is dan zijn voorganger; het gemiddelde verbruik daalde van 7,6 naar 5,9 liter voor de basisuitvoering. De aandrijflijn is echter nog altijd de combinatie van een 3,5 liter benzinemotor en twee elektromotoren, de basis is niet veranderd. Die heeft zich inmiddels ook wel bewezen en werkt heel verfijnd. Het omschakelen gaat onmerkbaar en dankzij de stilte in het interieur lijkt het alsof je altijd volledig elektrisch rijdt. Uiteraard kun je het wel een wee van de aandrijflijn nauwlettend volgen op het enorme breedbeeldscherm.

Aankoopargument

Met een opgegeven verbruik van 5,9 liter (6,2 voor de F Sport) zou de nieuwe GS een stuk zuiniger zijn dan de vorige. Blijkt dat in de praktijk? Nou, het komt aardig in de buurt. Toen we ons best deden over een representatieve route van circa 100km, kwamen we op 6,4 liter. Tijdens de hele testperiode was dat 7,0 liter en dat is best een nette waarde. Helaas is dat per 1 juli jongstleden niet meer genoeg om aan de criteria voor 20% bijtelling voldoen, dit zal voor de zakelijke doelgroep toch wel een domper zijn. Nu is het zo dat de concurrentie ook louter in de 25%-categorie opereert, de enige uitzondering is de diesel-hybride E-Klasse, maar gezien de waarde die de gemiddelde leaserijder hecht aan het bijtellingspercentage was dit een sterk aankoopargument geweest.

Wat betreft de aanschafprijs is de GS 450h redelijk gunstig gepositioneerd. Voor

minimaal 63.670 euro is hij de jouwe en dat is voor beduidend minder dan wat je voor een hybride 5 Serie (71 mille) of Infiniti M (73 mille) betaalt. De E-Klasse is voordeliger, maar heeft heel andere prestatiecijfers; 231pk tegenover circa 350pk voor de rest. Zoals het een auto in deze klasse betaamt, is de prijs grotendeels afhankelijk van de opties die je aanvinkt. Voor de F Sport uitvoering betaal je bijvoorbeeld 17.500 euro mÃ©Ã©r dan voor het instapmodel. Verder kun je prijs opdrijven met de zogenaamde safety packs (tot 8 mille). Uiteraard omvat dat gangbare zaken als actieve cruise control en blind spot detection, maar ook een head up display, night view en pre-crash safety behoren tot de opties.

Pluim

Dat Lexus het 'kunstje' van het hybride concept goed beheerst, blijkt wel weer met de nieuwe GS. Het concept werkt ontzettend verfijnd, de elektromotor neemt het steeds

naadloos over van de benzinemotor en vice versa. Kies je de F Sport, dan komt ook de sportievere rijder aan zijn trekken. Het interieur verdient een dikke pluim, qua uitrusting, materiaalgebruik Ã©n binnenruimte. Jammer is dat de GS niet langer aan de criteria voor 20% bijtelling voldoet en dat de optiepakketten wel heel prijzig zijn, maar dat is bij de concurrentie niet anders.

Plus

+ Verfijnd hybride systeem
+ Sportieve wegligging
+ Fraai interieur

Min

- Geen 20% bijtelling meer
- Pas compleet met dure optiepakketten
- Besturing had meer feedback kunnen geven