Max Veldhuis
18 maart 2019

Nu ook in Europa

Lexus is en blijft een vreemde eend in de bijt voor de meeste Europeanen. Het merk stond ooit voor degelijke, soms ietwat saai ogende auto's, maar lijkt een andere weg te zijn ingeslagen. Toch zijn de grote sedans van het merk, zoals de GS, in ons land nooit helemaal van de grond gekomen. Het E-segment is statusgevoelig en kopers die dynamiek wilden, kochten een 5-serie. Met de ES gooit Lexus duidelijk het roer om. Wereldwijd kent men de Lexus ES al langer. In 1989 kwam het model voor het eerst op de markt en inmiddels zijn we aanbeland bij de zevende generatie, die nu voor het eerst in Europa te koop is en de GS vervangt. Voor het merk is het immers veel eenvoudiger en voordeliger om Ã©Ã©n middelgrote zakensedan voor haar hele afzetmarkt aan te bieden. Krijgt Lexus met de ES 300h voor elkaar wat met de GS niet lukte? Op de volgende pagina's gaan wij hier verder op in.

Verfrissend en sportief

Vroeger hoefde een Lexus er dus helemaal niet flitsend uit te zien. Die dagen zijn al een tijdje voorbij. Het design van Lexus wordt tegenwoordig gekenmerkt door scherpe lijnen, een grote grille en een dynamisch voorkomen. De ES is ook op deze wijze ontworpen. Hij oogt groot en imposant, maar desondanks komt de sedan niet lomp over. Dankzij de aflopende daklijn kun je er zelfs het silhouet van een coupÃ© in ontwaren. Onze testauto is voorzien van het F Sportpakket en is gespoten in de kleur Morello Red. Hij onderscheidt zich van de standaarduitvoering door de 'spindle grille', de 19-inch lichtmetalen wielen en een F Sport voorbumper en achterkleplijst.Â

Deze samenstelling maakt van de ES een ware nekkendraaier; zelden krijgen we zoveel aandacht in een auto uit het E-segment. Met name van voren ziet de Lexus er behoorlijk agressief uit. Parkeer hem in de zon en de metallic deeltjes van de rode kleur schitteren je tegemoet. De Lexus ES is niet overmatig gestileerd. Hoewel de lijnen scherp zijn en de voorkant door de grille druk kan overkomen, is de zijkant op een rustige manier vormgegeven. We zien geen onnodige vouwen of een overdreven druk

lijnenspel, wat van de ES ondanks de sportieve inslag van de F Sport een klassevolle en rustige verschijning maakt. De achterzijde oogt wat behoudender dan de voorkant, alleen de 'spoiler' bovenop de kofferklep moet je ding zijn. Anoniem rondrijden gaat niet lukken, maar de ES oogt in het toch wel wat traditionele E-segment verfrissend en onderscheidend, zonder aan representativiteit in te boeten.

Japans vakmanschap

Voor kopers in het E-segment is het misschien wel Ã©Ã©n van de meest belangrijke selling points: het ontwerp en de kwaliteit van het interieur. Wanneer je veel kilometers aflegt, wil je dat ten slotte in een behaaglijke omgeving doen. Lexus maakt voor haar interieurs gebruik van Takumi-vakmensen. In Japan is 'Takumi' het hoogst haalbare op het gebied van de ambachten. Wanneer we in de ES stappen, voelt en oogt het binnenste op het eerste gezicht kwalitatief hoogwaardig. We zien een mooi geÃ¯ntegreerd scherm, Hadori-aluminium accenten, de stoelen voelen zacht aan en er is gebruik gemaakt van fijne materialen. Zowel voor- als achterin zit je comfortabel en zeer riant, Lexus stelt zelfs dat de ES achterin de ruimste in zijn klasse is. Naast de

beenruimte is ook de hoofdruimte -ondanks de aflopende daklijn- goed te noemen. Sterker nog, wij denken dat de ES een auto is waarin je je ook prima kunt laten rijden.

Wanneer we kijken naar de multimedia, valt het op dat de bediening van het centrale scherm een stuk intuÃ¯tiever is geworden dan voorheen bij Lexus het geval was. Nu bedien je het met een touchpad, wat een stuk beter werkt dan de 'joystick' die eerst op de middenconsole zat. De bediening vergt even gewenning, maar na een tijdje verloopt het probleemloos. Het systeem reageert snel op je input en het scherm heeft een hoge resolutie. Ook de stembediening werkt erg goed en volgt je commando's foutloos op. Recht voor de bestuurder is een groot display geplaatst met daarin een ronde cirkel. Deze dient desgewenst als toerenteller en geeft de snelheid en de reisinformatie weer. De cirkel kan ook opzij schuiven om meer informatie weer te geven, bijvoorbeeld over de navigatie of de multimedia. Deze informatie wordt overigens ook weergegeven in het grote head-up display, dat een heldere en duidelijke weergave biedt. Voor de muziekliefhebbers is er het mooie Mark Levinson-audiosysteem met 17 speakers en 1.800 Watt aan vermogen.Â

Al met al is het interieur van de ES dus een plaats waar je behaaglijk lange afstanden in kunt afleggen. Wel is het zo dat het design en de functionaliteit van het interieur ondanks de eerder genoemde details nog niet helemaal op het niveau is van de premium Duitsers. De batterij aan knoppen voor de climate control oogt bijvoorbeeld niet echt in harmonie met de rest van het opgeruimde interieur. Ook is de verkeersinformatie van de navigatie niet altijd up to date en wordt de vertraging veelal niet accuraat weergegeven. Wel is er de mogelijkheid om je smartphone te koppelen via MirrorLink, zodat je Apple CarPlay of Android Auto op het grote scherm kunt weergeven.

Ontspannen vertoeven

De Lexus ES 300h is voorzien van de vierde generatie hybride aandrijflijn van Toyota. De Japanners zijn al sinds 1998 bezig met deze techniek, wat betekent dat de aandrijving behoorlijk doorontwikkeld is. Onder de kap van de ES schuilt een 2,5 liter atmosferische viercilinder die is gekoppeld aan een elektromotor met zelfopladende accu's. De brandstofmotor levert een vermogen van 178 pk en een koppel van 221 Nm, terwijl de elektromotor assisteert met een extra 120 pk en 202 Nm. Het systeemvermogen bedraagt 218 pk en alle kracht wordt overgebracht op de voorwielen. Dit is een duidelijke breuk met de voorganger van de ES in Europa, de GS, die nog beschikte over achterwielaandrijving. Lexus ziet nu voor de Europese markt ook meer heil in een focus op comfort.

Wanneer we wegrijden met de ES 300h, merken we dat het overschakelen tussen de elektro- en verbrandingsmotor naadloos verloopt. Eigenlijk kun je alleen via de 'Energy Monitor' op het scherm echt merken hoe de aandrijving verdeeld wordt. Het grootste voordeel van de hybride aandrijflijn is dat het verbruik voor een auto uit het E-segment

bijzonder laag is. De ES verbruikt gemiddeld slechts 6,4 liter brandstof op 100 km. Dit cijfer is mede te danken aan het feit dat het met de laatste generatie hybride aandrijflijn mogelijk is om tot 60 Ã 70 kilometer per uur volledig elektrisch te rijden. Ook schakelt de ES op de snelweg onder de 120 km/h de verbrandingsmotor uit wanneer je het gas loslaat. Wel vereist het elektrisch rijden een zachte rechtervoet, want wanneer je het gaspedaal verder intrapt, springt de verbrandingsmotor al snel bij. In het schakelen tussen de twee verschillende krachtbronnen werkt de CVT-automaat prettig mee. De traploze versnellingsbak maakt van het rijden met de ES een zeer ontspannende ervaring, zonder onderbrekingen van schakelacties. Wanneer je de grote sedan op zijn staart trapt, is het ouderwetse 'loeien' van de motor -een kenmerkend element van de CVT- echter nog steeds aanwezig. Achter het stuur zijn weliswaar flippers gemonteerd, maar zelf 'schakelen' haalt niet echt iets uit. De bak doet waar hij zelf zin in heeft. Dit is geen ramp; een auto als de ES daagt toch niet echt uit tot sportief rijden.

Bij normaal gebruik is de ES op zijn best. De Lexus behoudt zijn grip en torque steer is afwezig. De progressieve dempers zorgen ervoor dat de koets ten alle tijden mooi in balans blijft. Het comfort overheerst. Wanneer je wat sportiever gaat rijden, glijdt de grote auto al gauw over zijn voorwielen weg. De besturing is daarnaast ook niet heel communicatief. De stuurinrichting geeft voldoende tegendruk en de ES laat zich goed plaatsen in de bochten, maar je voelt alleen via het onderstel wat er onder de auto gebeurt. Wanneer je de auto in 'Sport Plus' zet wordt het er allemaal niet beter op. De demping is dan te hard en het sturen kunstmatig zwaar. De rijmodi 'Comfort' en 'Sport' passen het beste bij de ES. In 'Sport' is de auto net even wat beter bij de les dan in 'Comfort', zonder de sportiviteit in overdreven mate door te willen drukken. De Lexus ES is dan ook een auto die zich het beste leent voor het moeiteloos overbruggen van lange afstanden of rustig flaneren op een mooie weg. In het interieur is het ondertussen stil. Wel is er op snelheid rond het schuifdak en de spiegels wat windgeruis te horen. Wanneer je het schuifdak echter volledig afschermt, is het een stuk stiller in de auto. In dit opzicht merk je alleen wel enig verschil met de Duitse concurrentie, waarbij windgeruis eigenlijk nauwelijks hoorbaar is.

Een ander aspect waarin onze Oosterburen en de Zweden nog wel een stukje verder

zijn dan de Japanners, is het autonoom rijden. De Lexus ES beschikt over verschillende hulpsystemen, allemaal onderdeel van het vernieuwde 'Lexus Safety System +'. De auto blijft binnen de rijbaan, is alert op veranderende verkeerssituaties en remt subtiel af wanneer je op langzamer verkeer af rijdt, maar het lijkt erop alsof de Lane Keeping Assist zichzelf constant moet corrigeren. Hierdoor ontstaan onrustige bewegingen aan het stuur. Opvallend is ook het gemis van dodehoekdetectie. Zeker omdat het hier toch een grote auto betreft is deze functionaliteit zeer welkom. Het automatisch grootlicht met Matrix LED werkt goed en creÃ«ert optimaal zicht in de nacht, wel is het systeem soms aan de late kant wanneer er tegenliggers opdoemen.

Een goede prijsstelling

Normaal gesproken zeggen we op dit punt bij het E-segment dat alles wat op de auto zit erg mooi, maar ook behoorlijk duur is. Niet bij de Lexus ES 300h. De kracht van de Japanners is namelijk nog steeds dat ze erg veel waar voor relatief weinig geld bieden. De ES is als Business Line verkrijgbaar vanaf 52.995 euro. Onze testauto, in de F Sport Premium-uitvoering, heeft een catalogusprijs van iets meer dan 64.000 euro.

Standaard is de ES al behoorlijk rijk uitgerust, zo beschikt hij onder meer over stoelverwarming, parkeersensoren en achteruitrijcamera, navigatie, digitale radio, Keyless Entry en LED-verlichting. Onze testauto telt daar de eerder aangehaalde F Sport uiterlijkheden, Matrix-LED koplampen, Adaptive Variable Suspension, Premium-navigatie met een 12,3 inch scherm, elektrisch bedienbare achterklep, Head-Up display en het fenomenale geluidssysteem van Mark Levinson bij op.Â

Voor ruim 64.000 euro heb je dus een mooie auto die zeer goed in zijn spullen zit, maar zelfs voor de Business Line hoef je je zeker niet te schamen. Het is namelijk allerminst zo dat je dan een 'kale' auto krijgt. De ES is verder nog verkrijgbaar als Luxury Line, Executive Line en als duurste uitvoering de meer chique President Line, die net geen 68.000 euro kost. Daarin ben je bijvoorbeeld ook nog voorzien van stoelkoeling, een elektrisch verstelbare rugleuning achterin en een chauffeursmodus voor de passagiersstoel.Â

We stelden eerder dat de premium-concurrentie het op sommige vlakken nÃ©t iets beter doet dan de ES, maar het wordt nu toch eens tijd om de prijzen erbij te pakken. Kijken we naar de vanafprijs van vergelijkbare auto's, dan zien we dat zelfs de Volvo S90 T4 net iets duurder is met een vanafprijs van ongeveer 55.000 euro. De Mercedes E 200 en de BMW 520iA zijn zo'n 5.000 euro duurder dan de Lexus, ze zitten allebei rond de 57.500 euro. Audi spant de kroon met haar A6, die als 45 TFSI maar liefst 13.000 euro duurder is dan een standaard ES 300h. Hier blijft het niet bij, want het prijsverschil wordt alleen maar groter wanneer we de opties gaan aanvinken. Voor een samenstelling die te vergelijken is met de ES 300h F Sport Premium, moet je bij de Duitse merken rond de 90.000 euro achterlaten voor de bovenstaande modellen. Dat is serieus veel extra geld. De Volvo S90 doet het iets beter, maar is door de bank genomen nog steeds ongeveer 5- tot 10.000 euro duurder. Hier staat wel tegenover dat deze auto's iets waardevaster zijn, maar nog steeds is de Lexus ES 300h een uitstekende aanbieding in zijn segment.

Voorsprong in originaliteit

In de inleiding vroegen we ons af of Lexus met de ES voet aan de grond kan krijgen in het Europese E-segment. Wat vast staat, is dat de ES heerlijk comfortabel rijdt, door zijn hybride aandrijflijn relatief zuinig is Ã©n bijzonder goed in zijn spullen zit. Bij Audi, BMW, Mercedes en Volvo ben je voor een auto met dezelfde uitrusting als de Lexus stelselmatig meer geld kwijt. Bovendien heeft de ES, zeker in de F Sport-uitvoering, een styling die veel positieve aandacht trekt. Van die aandacht moet je alleen wel houden. In de Nederlandse markt staan de wat meer conservatief ontworpen auto's standaard bovenaan in de lijstjes met verkoopaantallen. Ook is het zo dat de ES in bepaalde opzichten toch echt minder goed scoort ten opzichte van zijn concurrenten. Omdat veel auto's in het E-segment geleased worden, speelt de restwaarde tevens een grote rol. Die ligt bij de ES lager dan bij bijvoorbeeld een Audi A6, waardoor de leasetarieven niet ver uit elkaar hoeven te lopen.Â

Wij vragen ons daarom af of de ES in staat is om succes te boeken voor Lexus in het Europese E-segment. Wanneer je echter een onderscheidende keuze wil maken en

comfort een hoge prioriteit heeft, moet je zeker langs gaan bij de Lexus-dealer. De tijd zal uiteindelijk leren hoeveel exemplaren in ons straatbeeld verschijnen.

Plus

+ Verfrissend ontwerp
+ Veel ruimte voor- en achterin
+ Gunstig verbruik

Min

- Overactieve hulpsystemen
- Windgeruis schuifdak
- Nog niet helemaal op premium-niveau