

Lexus GS 450 Hybrid – miljönytta ifrågasatta

Att få medelålders, välbeställda männen att ta miljöansvar i sina resval är kanske den både svåraste och viktigaste utmaningen vi står inför. Lexus drar sitt strå till stacken - 57 procent av deras försäljning i Sverige är hybridbilar. Det är biltyper vi sanna miljövänner må rynka på näsan åt – här finns både stadsjeepar och tunga direktörsedaner – men så länge någon vill köpa dinosaurierna, är det bäst att de väljer hybridversionerna.

Visst finns det mycket som talar för hybriderna. Tekniken är tvingande – medan allt fler etanolbilsägare kör på bensin för att E85 blivit en smula dyrare per mil, så fortsätter hybridbilsägarna att göra rätt för sig. Avgasfriheten vid rödlykt och i låga farter skulle ge stora effekter i nedsmutsade innerstäder om tekniken spred sig. Extra kraftbehov för snabba omkörningar eller branta backar klaras av elmotorn, utan den toppbelastning av bensinmotorn som ger så höga utsläpp.

Men det finns ändå gränser för vad som kan passera som miljöbil, och Lexus GS är på fel sida gränsen. Ingen kritik mot Toyotas marknadsföring av bilen; de pratar miljö och klimat, men påstår inte att det är en miljöbil. Det gör däremot staten. Trängselavgifterna lär fortsätta ge undantag för alla hybrider, oavsett storlek och förbrukning. Förmånsvärdet är fyrtio procent reducerat jämfört med motsvarande bensinbil, vilket för den som har bil betald av jobbet ger åtskilliga tusenlappar extra kvar efter skatt (hur många beror på hur mycket man tjänar).

Lexus uppger en blandad förbrukning på 0,79 liter per mil vilket i så fall är väldigt bra för en så stor och tung bil, men fortsatt drygt 50 procent mer än EU:s gränsvärde för år 2012. Vid ett tidigare test av Lexus stadsjeep RX hybrid höll vi oss på den angivna förbrukningen, men GS snittar vi strax över 0,9 liter per mil. Räkna bort vinterdäck och vinterväglag, så kryper förbrukningen ner ett par centiliter men riktigt imponerande blir det ändå inte. Störst nytta gör elmotorn i stadstrafik, där förbrukningen landar på under litern per mil mot 1,6 för närmast motsvarande konventionella bensin-Lexus. Hybridlexusen har fyra katalysatorer, två nära motorn och två under bilen. Det är dubbelt så många som enklare Lexus GS, och betyder att utsläppen av kväveoxider är så låga att de inte ens kan mätas.

Det finns ingen ursäkt för en dyr och stor bil att inte vara säker, och Lexusen gör ingen besviken. Antisladdsystemet går in bestämt när de många hästkrafterna vill ge bilen väl yvig svansföring, och automatlådan har vinterläge som gör det lättare att komma iväg när det är isigt. Vid start i motlut, säkerställer teknik att bilen inte rullar bakåt. Framljusen följer hjulens vinkel för bättre sikt i kurvor och bakljusens led-teknik ger tydligare bromsbesked till bakomvarande. Backkameror och sensorer fram hjälper till vid parkering och en adaptiv farthållare håller konstant avstånd till framförvarande bil. Systemet fungerar utmärkt i landsvägs- och motorvägsfart, men klarar inte att reagera på plötsliga stopp och kan förstås inte planera körningen så att man rullar fram till rödlyset.

Skulle det ändå bli krock, har bilen fått toppbetyg i Euro-NCAP, med tio krockkuddar, inklusive för både förarens och passagerarens knän. Bältesförsträckare minimerar skadorna och framstolarna är byggda för att undvika whiplashskador. Men på en punkt saknar vi Opel Corsa, som trots att den är halv miljonen billigare har eluppvärmd ratt vilket betyder att man kan ta av sig handskarna från start och köra säkrare även i kyla.

Bensinmotorn är en V6:a på 3,5 liter och 296 hästkrafter, men målet är ju att inte använda dem. Därför finns en urstark elmotor som ger 200 hästar direkt från start. Den som tror sig kunna sin matte får bakläxa; totalt blir det maximalt 345 hästar i uteffekt. Det ger 0-100 på under sex sekunder och en toppfart så hög att elektroniken stänger av vid 250 km/h (påstås det, vi har inte provat). Men vi kommer aldrig helt överens med tekniken: Ibland kan vi köra i över 60 km/h på enbart elmotorn, andra gånger vägrar bensinmotorn stänga av sig vid rödljuset trots att motorn är varm och batterierna laddade. Batterierna laddar sig själv under körning, men om elmotorn använts mycket så kan hybriddriften stängas av tillfälligt.

GS Hybrid är inte miljöoptimerad. Till skillnad från Prius, går det inte att med en knapp säkerställa att bilen tillfälligt går enbart på el. Det är synd, eftersom det är en härlig känsla att kunna åka helt avgasfritt förbi dagis, i parkeringshuset eller på den förorenade Hornsgatan. Däremot kan man med en "power"-knapp begära extra effekt, vilket i praktiken betyder att bilen mindre ofta går på enbart el – miljödumt och onödigt. Däcken är superbreda lågprofilare vilket betyder onödigt hög bränsleförbrukning. En tröst i sammanhanget är däcktrycksvarnare som hjälper till att undvika onödigt hög förbrukning på grund av lågt lufttryck.

Stora batterier tar mycket plats, och därför är bagageutrymmet reducerat från redan medelmåttiga 430 liter i de andra Lexusarna till bara 280 liter. Det är småbilsklass och duger inte alls för en bil på drygt 4,8 meter. Problemet förvärras av att baksätet inte kan fällas – det finns inte ens en genomlastningslucka. Här är GS hybrid sämre än både Lexus RX och Toyota Prius, som visar att man kan ha hybridteknik, fullstort bagageutrymme och möjlighet att fälla baksätet.

Priset är konkurrenskraftigt gentemot motsvarigheterna från BMW och Mercedes, 540 000 för en basutrustad bil, 660 000 kronor för en välutrustad. Och det är gentemot dessa tyska bamsebilar man måste matcha Lexus GS för att kunna motivera dess existens.

Mattias Goldmann