

Lexus LS 600 Hybrid – ett mindre svinigt miljösvin

Fem meter lång. V8. 455 hästar. Tjänstevikt 2,4 ton. Pris långt över miljonen. Inte direkt vad man tänker på när någon säger miljöbil. Men det är det – påstår regeringen och Vägverket. Trängselavgiftslagstiftningen likställer Lexus LS 600 med en biogasdriven Fiat Punto, och tycker att Lexusen ska slippa trängselskatt medan en Smart som är hälften så lång måste betala. Förmånsbeskattningen ger Lexus LS 600 40 procent rabatt, även om en begränsningsregel betyder att man inte får ut så stor del av besparingen.

Få en tolvcyldrig motors prestanda med en V8 under motorhuven. Det är argumentationen för världens första V8-hybrid. Att ingen behöver en tolvcyldrig motor, eller ens en åttacyldrig hör inte hit. En betydande grupp konsumenter vill ha den typen av bilar – och är det då inte bättre att de får en del av effekten med hjälp av avgasfri hybridteknik?

Efter några mil på autobahn är det lätt att hålla med Lexus-teknikerna. Trots tysk marschfart, håller vi förbrukningen kring litern. När vi ökar tempot ytterligare, är det elmotorerna på sammanlagt 224 hästar som står för större delen av krusprånget framåt. När vi bromsar in för lastbilen som plötsligt tycker sig passa bäst i vänsterfilen, laddas batterierna av bromskraften. När vi svänger av, in på bygatorna kring Berlin, går bilen på enbart eldrift upp till 50 km/h. När vi står still vid rödljuset, sker inga avgasutsläpp alls.

Lexus uppger en blandad förbrukning på 0,93 liter per mil och koldioxidutsläpp på 219 gram per kilometer. Det är skyhögt över EU:s kommande gränsvärde på 120/130 gram, och naturligtvis inget att skryta med på Gröna Bilisters sammankomster. Men det ska jämföras med vad motsvarande bil från BMW eller Mercedes drar. Båda förbrukar kring 1,4 liter milen, med ytterligare nästan hundra gram koldioxid till atmosfären varje kilometer. Mercedes och BMW erbjuder också sina största lyxbilar i dieselutförande, men eftersom de faktiskt drar något mer diesel än vad Lexusen drar bensin så blir deras klimatpåverkan cirka 25 procent värre än Lexusen.

En Lexus LS hybrid med etanoldrift skulle faktiskt ha en förbrukning som nästa exakt motsvarade Saab 9-5 Biopowers, eller Volvos V70 Flexifuel. Detta trots att Lexusen släpar på nästan ett ton mer vikt. Det visar potentialen i att kombinera förnybara bränslen med hybridteknik – vem ska bli först att erbjuda det?

Vår körning är för kort för att verkligen avslöja om man faktiskt kör så snålt i verkligheten, och för hybriden är det av stor betydelse vilka körvanor man har. I stadstrafik är Lexusen närmare litern snålare än sina konkurrenter, eftersom den stänger av motorn när den inte behövs och kan förlita sig helt på elmotorerna kortare sträckor i lägre farter. Långa sträckor på autobahn ger mindre miljövinst.

Lexus LS sätter nya rekord i aktiv säkerhet. Farthållaren håller automatiskt lagom avstånd till bilen framför, lane-assist ser till att vi håller oss i rätt fil och styr vänligt men bestämt tillbaka oss in i filen om vi låter bilen vandra. En särskild kamera kontrollerar att vi har uppmärksamheten på vägen och påkallar uppmärksamhet om vi tittar åt fel håll eller rentav slumrar till. Dessutom har bilen dynamisk stabilitetskontroll, elektronisk bromskraftfördelning, antisladd- och antispinnssystem och permanent, elektronisk fyrhjulsdraft. Backkameror och sensorer fram hjälper till vid parkering. Tyvärr går delar av det avancerade systemet för att tidigt upptäcka krockrisker inte att kombinera med LS led-lampor.

Visst är det kul ett par gånger att ge full gas och känna bilvärldens kraftfullaste elmotorer skjuta iväg bilen, men egentligen är det i baksätet LS ska avnjutas. Persienner i sido- och bakfönster dras för elektriskt så vi slipper insyn, fåtöljen – här är det inget baksäte – skjuts elektriskt ner i halvliggande ställning och fotstödet vinklas rätt. Varje passagerare väljr sin egen temperatur, förstärkt av fläkt i sätet som ger behaglig svalka. Baksätena har Shiatsu-massagefunktion som slås på med en knapp och sen knådar ryggen på ett härligt sätt – kanske samtidigt som man ser på film på bildskärmen som fälls ner från taket.

Bensinmotorn är en V8:a på 5,0 liter och 394 hästkrafter, men målet är ju att inte använda dem. Därför finns en urstark elmotor som ger 224 hästar direkt från start. Den som tror sig kunna sin matte får bakläxa; totalt blir det maximalt 455 hästar i uteffekt. Trots 2,3 ton marschvikt klarar bilen 0-100 på strax över sex sekunder och en toppfart så hög att elektroniken stänger av vid 250 km/h (påstås det, vi har inte provat). Till skillnad från i Lexus GS är det lätt att hitta gränsen för hur snabbt man kan köra med bara el – strax över 50 km/h, sen träder bensinmotorn in. Nästan omärkligt för örat, men tydligt för miljöbelastningen.

LS stora batterier tar mycket plats, och därför är bagageutrymmet bara drygt 300 liter. Inte heller maxlasten är något att skryta med, bara 385 kilo betyder att det inte blir särskilt många kilon över om man är fyra välväxta vuxna i bilen. Lexus RX och Toyota Prius visar att man kan ha hybridteknik och fullstort bagageutrymme, men i LS är det tydligen inte möjligt. Kanske blir det bättre med framtida litium-jon-batterier; LS använder precis som Prius mickel-metallhydridbatterier.

Behöver man fråga om priset så har man inte råd. Det går att få en barskrapad LS hybrid för precis under miljonen, men den som väljer den 12 centimeter förlängda L-versionen och kryssar i lite tillbehör hamnar snabbt uppemot 1,3 miljoner. Detta är inte en bil att jämföra med andra, vanliga bilar, utan en bil för statsråd, vd:ar och börsklippare. Om de tvunget måste ha V12-prestanda så sker det idag bäst i en Lexus. Men lite gubbigt är och förblir det.

Mattias Goldmann