

De eerste generatie LS400 (1989-1994) is vanaf de introductie een hit, met name in de USA. Jaguar, BMW en Mercedes-Benz kijken met argwaan naar de introductie van de Japanse limousine met fluisterstille V8 die direct een marktaandeel van ruim 10% voor zijn rekening neemt.

Hoe houdt een LS400 zich anno nu?

DOOR ALBERT MENSINGA

# Met stip op één Lexus LS400



Liefhebber

want het is een betere auto dan een vergelijkbare BMW of Mercedes-Benz. Zonder motorrevisie kunnen ze 800.000 kilometer aan. Het is ook de enige automotor gecertificeerd om in een vliegtuig te monteren. Vanwege de betrouwbaarheid." Nu jij weer...

Peter: "Als je beide modellen (eerste generatie UCF10 en 11, 1989-1994 en tweede generatie UCF20 en 21, 1995-2000) zoals je hier ziet naast elkaar zet, zijn ze compleet verschillend. En niet alleen in detail. Echt alles is anders. Ik liep het op een Japanner-evenement eens na met een eigenaar van een UCF10 en geen onderdeel is gelijk. Dat is qua verkrijgbaarheid geen probleem maar wel een kostbare grap. Voor een setje gasveren voor de motorkap betaal je al gauw 600 euro. Het voordeel is natuurlijk wel dat er nooit iets kapot gaat. Zo goed is het gemaakt. Mijn Lexus is ook bij *Klokje Rond van Autoweek* geweest. De gasveren waren toen nog niet gemaakt en we hielden de klep open met een bezemsteel. Ik ergerde me er niet aan maar ik kan me voorstellen dat het hier bij Louwman ongepast is."

Leon: "Bij Lexus weten ze dat die auto's lang meegaan dus heeft de fabriek de onderdelen op voorraad. Wij onderhouden hier de auto's met originele onderdelen."

Het is bizar om de waarde van een LS400 vandaag de dag te zien. Tussen de 5 en 15-duizend koop je een LS400. Dan rij je dus in een auto die destijds twee ton in gulden kostte. Als je 'm start dan loopt het direct als een zonnetje. Geen trilling of wat en direct soepel. En dat is logisch: aan alle onderdelen zie je de kwaliteit af en ook op de afwerking is niets aan te merken. Echt een superauto."

Peter: "Mijn Lexus heb ik nu anderhalf jaar geschorst en ik sprak met mezelf af om alle zaken waar ik me nooit aan erger in orde te maken. Het gaat om kleine dingen zoals afwerking, een randje plastic, de velgen poedercoaten. Ik had al heel lang de achterste krukas keerring die lekte. Hij stond altijd op dezelfde plek en er drupte wat olie. Dat mag ook hoor, na ruim zeven ton op de klok. Maar als 'ie de weg op gaat moeten al dat soort zaken wel in orde zijn."

**Peter, hoe ben jij aan je Lexus gekomen?**

"Van Burik bedrijfswagens, sinds 1925, heeft vanaf 1985 veel zaken gedaan met Tiemes (nu Louwman) Toyota in Arnhem. De Toyota Hi-Ace was toen DE auto, met name qua betrouwbaarheid. Wij kwamen daar voor de handel en kochten alle inruil van Rijks-

waterstaat. Op een gegeven moment stond er zo'n nieuwe Lexus op een draaiplateau. Ik was toen een jonge knaap en dacht 'da's mooi'. Die auto is altijd in het achterhoofd gebleven. Het was echt iets bijzonders toen. Vanwege de voorliefde voor Toyota en ook omdat ik niet om status geef, is die LS400 er uiteindelijk toch gekomen. Vanaf '90 reed ik een Camry Stationwagen turbodiesel. Die beviel zo goed en ging de deur uit met 680k op de teller. Ik dacht toen 'zolang dat goed bevalt blijf ik Toyota rijden' en toen kwam er een Lexus voorbij, overigens ook bij Tiemes, uit de tijd dat het overging naar Louwman. Ik heb er nu zelf bijna 700.000 kms opzitten."

Leon: "Na de LS400 kwam de kleinere IS200 (1999-2005), eigenlijk een soort concurrent voor de BMW 3-serie. Ook een schitterende auto, met een tweeliter zescilinder en aandrijving op de achterwielen. Echt een perfecte wagen en wellicht aardig om ook eens in OKm te zetten, bijvoorbeeld naast de concurrentie van twintig jaar geleden. Het valt niet mee om een exemplaar te vinden."

Terug naar de LS400: in een mum van tijd bereikte Lexus een status en kreeg een imago waar Mercedes en BMW jaloers op zijn. Nu, dertig jaar na dato, mag je



Liefhebber

name ervaring biedt ook de LS400: wat een rust en kalmte en wat een genot om hiermee te rijden. Een rimpelloze ervaring van een auto die zich niet opdringt maar de ultieme rijervaring biedt voor de chauffeur die een Rolls Royce een maatje te groot vindt en een Mercedes of BMW te patserig. Hoewel de Lexus best een forse wagen is, toont hij niet zo. Het voelt ook niet log of zwaar. In een bocht blijft de koets vlakker dan je zou verwachten en over een drempel lijkt de LS400 bijna een Citroën DS. Net als om het even welke luxe wagen is ook deze Japanse limo een object om te koesteren en om goed bij te houden. Voor wie die overgave geen opgave is, biedt een LS400 een 'car for life'. Moest ik kiezen tussen de twee objecten van begeerte van vandaag dan pijnig ik mijn hersens want ik heb een lichte voorkeur voor de lichter gekleurde auto van Peter, alhoewel ik het eerste model eigenlijk het fraaist van

vorm vind. Ook het leren interieur van de '90er bevat me het best. Misschien ook wel logisch omdat Leon de auto tot in de puntjes mag en kan verzorgen. Voor wie op zoek is naar een chique luxe en onverwoestbare reisauto mag deze Lexus niet op het optielijstje ontbreken. ✦

toch zeggen dat Lexus hier niet zo groot is als de Duitse premiummerken. Leon: "Ik zie toch dat veel mensen die Lexus rijden heel graag opnieuw voor Lexus kiezen, dat blijkt ook wel uit de klantentrouw die zeer hoog is."

Ik vind het raar, juist omdat die LS400 zo ongehoord goed scoorde. Peter: "Ik heb echt nooit problemen met de Lexus. Niemand kijkt op als ik erin rij. Zou ik met een BMW of Mercedes-Benz rijden dan is het van 'de zaken gaan goed hè?' Bevalt me prima zo."

**Hoe rijdt het?**

Beter dan een BMW? Soepeler dan een Jaguar? Voornamer dan een Mercedes? Ik schrik van de overeenkomsten tussen beide LS400 auto's als ze tussen twee buien door naast elkaar staan voor het karakteristieke Esso-benzinestation, dat in 1953 werd ontworpen door de gerenommeerde architect Willem Dudok. Zowel in rijgedrag als gebruikssporen zien de chique Japanners er geweldig uit en voelen aan alsof ze zojuist nieuw zijn geleverd. Na zoveel jaar en een flinke hoeveelheid kilometers achter de banden voelt het ook nog eens bewonderenswaardig aangenaam aan. Beide motoren doen hun werk moeiteloos, gerieflijk en de techniek lijkt inschikkelijk. Ook de automaat is onnaarsoepel. Misschien dat alleen de vering van de donkere Louwmanauto iets evenwichtiger is. Ik zit als een vorst en het zicht rondom is onbelemmerd. In een rustig tempo rijden we over het terrein, langs de kamelen en om de iconische koepel, een van de grootste zelfdragende constructies van Europa. Even later, tijdens de bezichtiging van het 'moderne gedeelte' legt Leon uit dat de binnenzijde is bekleed met gerecycled fotopapier, wat zorgt voor een aangename en onverwachte demping van geluid binnenin de koepel, waar vandaag de dag de nieuwste Toyota's worden geshowed. Een aange-

