

Wilbert Huls
10 december 2009

Heer en meester

Dat je de sleutel niet meer nodig hebt om je toegang te verschaffen tot een auto is tegenwoordig gemeengoed. Dat je geen sleutel meer nodig hebt om de motor tot leven te wekken, maar dat met een startknop kan doen, raakt meer en meer ingeburgerd. Dat er vervolgens met een lichte beroering van het gaspedaal ruim twee ton aan massa geruisloos in beweging komt, is bijzonder en zal voorlopig iets bijzonders blijven. Lexus laat als onderdeel van Toyota zien dat er maar een concern heer en meester kan zijn op het gebied van hybride aandrijvingen. Met de nieuwe RX450h staat er een bijzonder staaltje techniek op ons te wachten.



Witter dan wit

Ontegenzeggelijk is de RX een opvallende verschijning. Met zijn royale afmetingen en de helder witte lak kan hij je onmogelijk ontgaan. Toch is zijn uitstraling er niet direct Ã©Ã©n van een asociale milieuvervuiler. Daar zijn niet alleen de hybride-logo's verantwoordelijk voor, want om die te onderscheiden moet je al behoorlijk dicht op de auto staan. Met name de gestroomlijnde carrosserie maakt dat de auto niet heel plomp oogt. Dat de metallic lak Ã©cht wit is, valt pas echt op wanneer de RX naast een uniwit gespoten auto staat; de Lexus in Quartz White geeft haast licht! Met de vele luxueus ogende chromen delen laten de ontwerpers van Lexus blijken dat de RX in het premiumsegment thuishoort. Wanneer alle delen hier opgesomd zouden worden, zou het zeker too much lijken, maar toch valt dat in de praktijk reuze mee.

Ten opzichte van de vorige RX zijn het front en de achterzijde behoorlijk scherper

gelijnd. De grille en koplampen benadrukken dat de auto gestroomlijnd is en waar de lijnen als het ware in het midden van de voorkant ontspruiten, lopen ze over de flanken naar de achterzijde. Ook al ogen de vormen achterop wel scherper dan op zijn voorganger, ze zijn toch wat flauwer dan aan de voorzijde. Een leuk detail daar is de ruitenwisser die in rustende toestand onder de dakspoiler schuift. Alles voor de cW-waarde zullen ze gedacht hebben achter de tekentafel in de Japanse stad Toyota. En dat ze dat ook gelukt is, blijkt wel met een score van slechts 0,32.



Hoogstandjes

In Japan beheersen ze de finesses van het ontwikkelen van elektronica als geen ander. Ook de ingenieurs van Lexus zijn daar geen uitzondering op. De RX450h barst uit zijn voegen van allerlei technologische hoogstandjes. Zo schuiven de brede bestuurdersstoel en het stuur beiden automatisch naar de ingestelde voorkeurspositie,

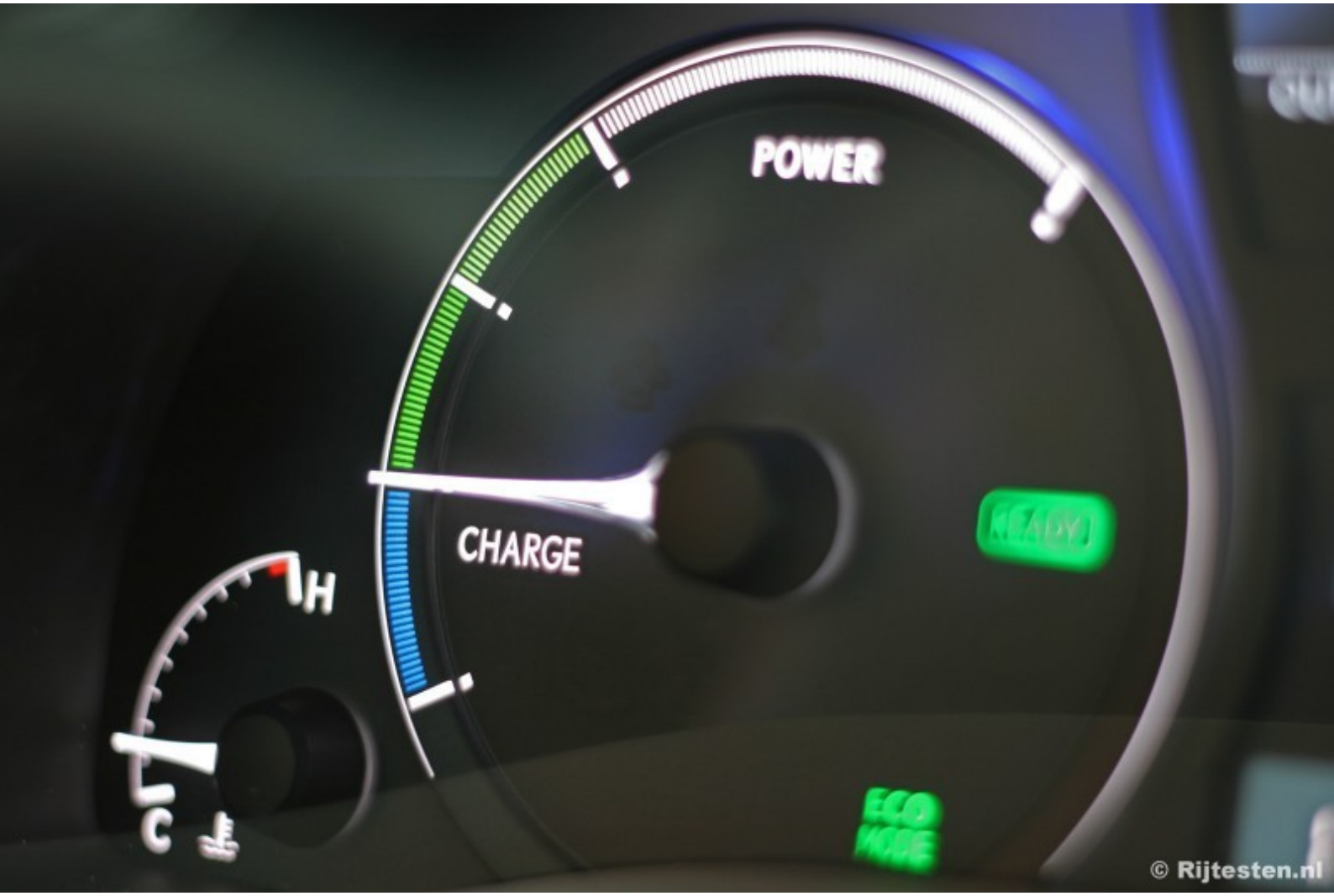
wanneer je de gordel vastklikt (of wanneer je de startknop beroert). En uiteraard zijn snufjes als voicecontrol, een elektrisch te openen en sluiten achterklep en parkassist met achteruitrijcamera aanwezig op de auto. Ook zijn er uiteraard aan het hybridesysteem gerelateerde hulpmiddelen aanwezig. Zo kent de eenvoudig vormgegeven klokkenwinkel geen toerenteller, maar een meter die het vermogen of het bijladen van de accu's weergeeft en op het grote kleurenscherm middenop het dashboard is naar wens de verbruiksgeschiedenis of de gang van de huidige energiestromen (tussen de verbrandingsmotor, elektromotors en de vier wielen) weer te geven.

Het multimediasysteem - dat middels hetzelfde kleurenscherm functioneert - wordt bediend met een soort zwevende knop tussen beide voorstoelen. Dit bedieningsorgaan houdt een beetje het midden tussen een muis en een joystick. Je houdt hem vast als een muis, maar beweegt hem als een joystick. 'Klikken' gaat vervolgens met de knoppen aan weerzijden van de behuizing van de Remote Touch, zoals Lexus het zelf noemt. In het begin is het echt wel even wennen, maar wanneer je eenmaal even bezig bent geweest, voelt de bediening heel natuurlijk aan. Geniaal is vooral de toenemende weerstand wanneer je over een button in het beeldscherm scrollt in plaats van bijvoorbeeld over de landkaart van de navigatie. Daarmee wordt voorkomen dat je steeds over de knop heen schiet.

Tussen al deze bijzondere techniek detoneren de versnellingspook en de knopjes daarachter enigszins. De pook van de automatische versnellingsbak kent nog zo'n zigzaggende gleuf en een dikke knop, waar we van bijvoorbeeld de Duitsers weten dat dit veel geraffineerder kan. Ook de knopjes van het audiosysteem en van de climate control zien er gedateerd uit. We noemen de woorden grijs, zwart, rechthoekig, enigszins glad en hard kunststof en u weet wat we bedoelen.

Uiteraard biedt de RX een zee aan ruimte. Voorin zit je sowieso vorstelijk in een typische, hoge 'SUV-zit', maar ook in de positie daarachter heb je geen klagen. De stoelen zijn weliswaar iets smaller en op wat minder manieren te verstellen als die voorin, maar zeker met de middenarmsteun naar beneden zouden wij het er best een

hele poos uit kunnen houden. Met 496 liter bagageruimte is het allemaal iets krapper bemeten dan bijvoorbeeld een BMW X5 (100 liter) of Mercedes-Benz ML (50 liter). Opvallend is dat ook de RX350 niet meer ruimte heeft, omdat de batterypacks onder de achterbank zitten, in plaats van in de kofferruimte.



De keuze is snel gemaakt

Voor degene die eenmaal de keuze voor een RX heeft gemaakt, hoeft de keuze voor de motorisering geen hoofdbrekens meer op te leveren. De Nederlandse staat maakt het u gemakkelijk, want de snelste, maar tevens zuinigste RX is hier het goedkoopst vanwege de diverse belastingkortingen. Wat dat betreft kan je gerust stellen dat de RX350 in Nederland overbodig is geworden. In BelgiÃ« blijft de 350 prijstechnisch nog altijd het aantrekkelijkst. Nu lijkt het motorvermogen van 249 pk van de RX450h minder te zijn dan de 277 pk van de RX350, maar het gecombineerde vermogen van de

RX450h komt op 299 pk, door de hulp van de twee elektromotoren die de verbrandingsmotor bij de voor- en achteras assisteren.

Het enige nadeel dat de hybride variant nog heeft is het gewicht. De massa neemt namelijk met 135 kilogram toe, vanwege de accu's en elektromotoren. Nu gaat het te ver dat je exact die 135 kg bemerkt, maar je merkt ontegenzeggelijk dat deze Lexus niet de lichtste is. Met name het uit stilstand wegrijden kost wat energie. Het mooie is dat dit bij deze Full Hybrid volledig elektrisch kan, maar echt meekomen in een normale verkeersstroom is dan niet mogelijk. Het 'gas geven' moet dan zÃ³ gedoseerd gebeuren om de verbrandingsmotor te laten rusten, dat een oud omaatje je in aan aftands koekblikje voorbij komt snorren. Leuk en bijzonder is het daarentegen natuurlijk wel, om zo'n grote auto geruisloos van zijn plek te laten komen. Het wordt dan ook haast de uitdaging om de auto zoveel mogelijk volledig elektrisch te laten rijden, maar het wordt wel duidelijk dat de winst vooral zit in het 'bijspringen' van de elektromotoren in plaats van in het puur elektrisch rijden. De Perpetuum Mobile is nog nooit uitgevonden, dus ook de energie in de accu's moet ergens vandaan komen. Lexus maakt hierbij slim gebruik van de momenten waarbij relatief veel energie verloren gaat, bijvoorbeeld bij het afremmen. Op het display in de auto is dan ook mooi te zien dat de energiestromen juist naar de accu toelopen.

Wanneer je de momenten van energieverlies verminderd, kan het niet anders dan dat het verbruik gunstig beÃ¯nvloed wordt. Dat blijkt ook wel uit het A-label dat deze auto heeft en waardoor hij zoveel belastingvoordelen kent. Waar een auto met een massa van meer dan twee ton veelal meer verbruikt dan 10 liter per 100 km, geeft Lexus een onwaarschijnlijke 6,3 liter benzine per 100 km op. Die waarden waren voor ons - hoezeer we ons best ook deden - niet haalbaar. En toch zitten we met een conclusie omtrent het verbruik in dubio. De 8,1 liter die we wel haalden is namelijk nog steeds zeer goed. Wat ons betreft is het verbruik van deze auto dus zeer goed te noemen, maar gaan de fabrieksopgaves ons echt wel te ver. Vermoedelijk kon er tijdens de voorgeschreven NEDC-cyclus onrealistisch veel elektrisch gereden worden, waardoor het gemiddelde verbruik zo laag uit kon vallen. Het is ons namelijk wel gelukt om op een aardig stadstraject 1,8 liter per 100 km gemiddeld te verstoken. Maar of dat iets

zegt over het verbruikskarakter bij normaal gebruik...



Comfortabel maar communicatief

Met alleen de elektromotor in bedrijf is de grote Lexus zo stil als Staphorst op zondagochtend, maar ook als de benzinemotor bijspringt blijft de auto opvallend rustig. Je moet er haast op gespitst zijn om exact te kunnen horen wanneer dat moment plaatsvindt. Het past perfect binnen het comfortabele karakter van de RX. Hij komt over als een grote goedzak die alles wel wil doen voor zijn bestuurder, maar alles met een bepaalde rust. Maar schijn bedriegt, want wanneer het gas weggetrapt wordt voelt de auto weliswaar niet extreem snel aan, maar de snelheidsmeter vertelt wel degelijk een ander verhaal. Het hoge comfortniveau en de grote mate van geluidsreductie halen wat dat betreft een stukje van beleving weg. Wanneer de continu variabele transmissie echter in de sportstand gezet wordt, komt er eindelijk iets meer leven in de brouwerij.

Nog niet wereldschokkend, maar het past in ieder geval wat beter bij de prestaties die in de getallen op het dashboard weergegeven worden.

Heel opvallend vonden we dat de besturing zo dynamisch is voor zo'n mastodont. Hij is opvallend communicatief op de stuurbewegingen en hier is de grote massa lang niet zo nadelig aanwezig, zoals je bij het optrekken wel bemerkt. Het lage zwaartepunt heeft hierbij een positieve invloed op deze eigenschappen. Ook de demping is niet uitgesproken soft, wat je regelmatig bij auto's in deze orde van grootte ziet. Kleine oneffenheden in het wegdek worden op een prettige manier toch doorgegeven aan de bestuurder, waardoor je geen vliegend tapijt van 2000 kg bent, maar wel degelijk doorhebt wat de auto doet. Wat dat betreft heeft Lexus een goede balans gevonden in de rijeigenschappen van zijn SUV.



Kapers op de kust

Sec bekeken is de Lexus RX op de Europese markt een vreemde eend in de bijt. Een grote SUV - al levert Lexus nog wel groteren in de vorm van de GX en de LX op andere markten - die niet met een dieselkrachtbron geleverd kan worden. Toch wordt met deze RX duidelijk dat het verbruik niet meer de reden hoeft te zijn om te moeten oliestoken. Waar mogelijk nog een probleem zit, is op het gebied van maximale te trekken massa. In tegenstelling tot enkele kleine hybrides is de RX wel degelijk in staat om flinke aanhangers te trekken, maar bij 2000 kg is de limiet wel bereikt, waar bijvoorbeeld de kleinste diesel in de Mercedes-Benz ML al anderhalf tot twee keer zoveel mag trekken. Met name boot- of paardenbezitters zouden hierom de RX kunnen laten staan.

Met alle technologische voorsprong is op de lauweren rusten het laatste wat Lexus kan doen, want er verschijnen inmiddels kapers op de kust. BMW brengt binnenkort van zijn X6 een ActiveHybrid-versie die eveneens onder de Full Hybrids geschaard kan worden. Deze zal echter prijstechnisch nog behoorlijk boven de RX450h komen te staan, maar het geeft aan dat de concurrentie niet stil zit. Zo is bekend dat van de X5, de ML en de Touareg een hybridevariant komt, maar voorlopig heeft de RX in ieder geval een streepje voor.

Qua prijs zal de RX er op het eerste oog niet uitspringen tussen de concurrentie, maar daarbij moet niet vergeten worden dat - zoals eerder vermeld - de instapper qua prijs zeker niet de instapper is qua prestaties. Integendeel. En wat dat betreft is de RX450h dus wel degelijk scherp geprijsd vergeleken met zijn tegenstrevers. Vanaf 69.000 euro wordt de zeker niet karig uitgeruste 450h in Pure-uitvoering jouw eigendom. De hier getoonde Luxury-uitvoering met metallic lak en LED koplampen moet ruim 80.000 euro opbrengen, maar dan hebben we het wel over een zuinig technologisch hoogstandje, waar je zeker goed mee voor de dag kan komen.

Plus

+ Technologisch hoogstandje
+ Communicatief
+ Zuinig

Min

- Knopjes en pook middenconsole
- Fabrieksopgave verbruik niet haalbaar
- Maximaal te trekken massa