



Darrow Parinussa
5 november 2007

© Rijtesten.nl

Twee vliegen in Ã©Ã©n klap

In zijn huidige gedaante is de Lexus RX al bijna vijf jaar op de markt, als je het model van voor de facelift meerekent, zelfs negen jaar. Een hele prestatie voor een model dat zich in de hoogste regionen van de SUV-klasse bevindt, een klasse die voornamelijk gedomineerd wordt door Duitse premiummerken. Om de concurrentie een stap voor te zijn biedt Lexus sinds een kleine twee jaar de RX aan als hybride uitvoering. En is hiermee vooralsnog het enige merk met een hybride SUV voor het Europese continent.

Een slimme set van Lexus, omdat zij hiermee twee vliegen in Ã©Ã©n klap slaat. Ten eerste is dit een goed alternatief voor kilometervreters. Lexus biedt namelijk, met uitzondering van de IS, geen dieselmotoren aan in haar modellen. Iets wat eigenlijk onontbeerlijk is als je de zakelijke markt wilt bedienen. Ten tweede is er het groene aspect: SUV's staan de laatste tijd behoorlijk onder vuur vanwege hun

Lexus RX 400h Executive

milieuvriendelijk karakter. De RX400h wordt weliswaar aangedreven door een dikke driecilinder maar wordt bijgestaan door elektromotoren op de voor- en achteras, hierdoor is de meer dan twee ton wegende RX volgens de fabrieksopgave in staat om een gecombineerd verbruik te halen van 1 op 12,3. De technologie hier achter is Toyota's Hybrid Synergy Drive Technology. Hierover straks meer.



Eerste indruk

Laten we eerst kijken naar de eerste indruk: het uiterlijk. Waar de meeste merken hun ontwerp steeds meer lijken te baseren op touringbussen (niet alleen qua grootte maar ook uiterlijk), heeft de RX een sportief en decent voorkomen. Relatief natuurlijk, want hij meet nog steeds zo'n 4,76m in de lengte, 1,85m in de breedte en 1,68m in de hoogte. De grote bodemvrijheid in combinatie met uitgeklopte wielkasten, standaard voorzien van 18 inch lichtmetaal, geven duidelijk aan dat het hier om een SUV gaat,

Lexus RX 400h Executive

maar denk alles weg beneden de heuplijn en je hebt een sportieve fastback. Dit wordt mede bepaald door de wat vlakker liggende voor- en achterraut.

Geen lompe grille voor de RX, de voorkant wordt gesierd door een bescheiden waaiervormige grille met daarnaast adaptieve koplampen in een zilveren behuizing. Deze koplampen draaien een stuk mee als je afslaat of een bocht indraait. Andere kenmerken van de RX zijn de drie kwart ruitjes net voor de forse C-stijl en de grote transparante achterlichten inclusief led-techniek. Deze staan trouwens in mooi contrast met de zwart metallic lak van ons testexemplaar. Ten slotte is de RX vanaf de B-stijl naar achter toe voorzien van donkerglas.



Opmerkelijk

Zoals we van een Lexus mogen verwachten, zit de RX vol met (digitale) handig- en

vernuftigheden zoals geheugen voor bestuurdersstoel, stuur en spiegels, elektronisch te openen en te sluiten achterklep, een 7 inch touchscreen waarmee onder andere de navigatie en achteruitrijcamera bediend kan worden, Bluetooth telefoon en zelfs een uitmuntende, uit elf speakers bestaande, Mark Levinson geluidsinstallatie van 210 Watt. De meeste infotainment opties kunnen ook met de stem worden aangeroepen. Het interieur heeft een zakelijk strakke uitstraling en is perfect afgewerkt. Overigens wel een opmerking. Lexus staat bekend om het gebruik van hoogwaardige materialen en het hanteren van een pijnlijke precisie in hun afwerking. Hun perfectionisme is op enkele vlakken zelfs een maatstaf in de autowereld. Denk bijvoorbeeld aan geluidsisolatie tijdens het rijden. Daarom verbaasden wij ons over materiaal waaruit de middenconsole uit opgetrokken is. Hard zilverkleurig plastic is nou niet bepaald iets waar je aandenkt in een auto van dit kaliber. Waar we ons ook aan stoorden zijn de drie aparte displays voor radio, klok en navigatie die â€™s avonds in verschillende kleuren oplichten. En wat doet die cassettespeler daar?

De ruimte is goed bedeed in de RX; zowel voor als achter is het uitstekend zitten. De goed zittende voorstoelen zijn uiteraard elektrisch verstelbaar. Wat opviel aan de bestuurderskant is dat je met een lengte van 1.86m redelijk op de bok zit. Zelfs met de zitting op de laatste stand. Waarschijnlijk een kwestie van wennen want na een tijdje viel dit niet meer op. Ook achterin zijn er een hoop verstelmogelijkheden. Zo kan je van de twee buitenste zitposities de zittingen naar voren en achteren schuiven en zijn de rugleuningen te kantelen. Uiteraard ook een zee aan opbergruimte achter. De bagageruimte heeft een inhoud van 493 liter



Toyota's Hybrid Synergy Drive

Zoals eerder vermeld, beschikt de RX400h over Toyota's Hybrid Synergy Drive Technology. Dit houdt in dat er naast een conventionele motor ook nog een elektromotor aanwezig is, of in dit geval een 3.3 liter zes cilinder van 211 pk en twee elektromotoren, één op de vooras en één op achteras, die samen 62 pk en 173kw genereren.

De elektromotoren zorgen voor extra vermogen bij stevig accelereren, daarnaast is het mogelijk om bij lage snelheden geheel elektrisch te rijden. Het wisselen van aandrijving op de benzine- of elektromotor of beide tegelijk, gebeurt automatisch. Het opladen van de accu's voor de elektromotoren loopt via generatoren die door afremmen dan wel door de benzinemotor aangedreven kan worden. Overigens kan het hele spel op grafische wijze gevolgd worden via de display op de middenconsole.

Al met al zorgt dit systeem voor vlotte prestaties die volgens Lexus gelijkstaan aan die van een vierliter achtcilinder benzinemotor. Vandaar het getal '400'™ in de typeaanduiding. Verder beschikt de RX400h over vierwielaandrijving die in normale omstandigheden de voorwielen aandrijft, geef je plankgas of dreigen de voorwielen hun grip te verliezen dan helpen de achterwielen een handje mee.



Brandstofefficiency

Tot zover de theorie, tijd om de motor te starten. Helaas niet het geroffel van een zescilinder maar complete stilte bij het omdraaien van de sleutel. Op dit moment staan de elektromotoren paraat om weg te rijden. Pas wanneer we volgas geven, horen we de benzinemotor bijspringen. Geef je vanuit stilstand plankgas dan is de RX400h in staat om binnen 8 seconden naar de honderd te sprinten. De eerste meters gaan

gepaard met een enorme duw in je rug omdat de elektromotoren direct beschikking hebben over hun maximale vermogen. Opvallend is de comfortabele stilte aan boord. Alleen op hoge snelheden horen we wat windgeruis rond de buitenspiegels en de optionele dakdragers.

De RX is uitermate geschikt om lange afstanden af te leggen. Aan alles is te merken dat het rijgedrag afgestemd is op comfort. Het onderstel is niet stoterig, gaten en hobbels worden goed geabsorbeerd, sturen gaat lekker licht maar niet nerveus en schakelen gaat naadloos doordat de RX400h voorzien is van een elektronisch gestuurde CVT automaat. Keerzijde is wel dat de RX niet echt een bochtenridder is. Daarvoor helt hij iets te veel over en is de besturing iets te gevoelloos.

Hoewel vierwielaangedreven is terreinrijden niet bedoeld voor de RX. Afgezien van een optie voor het rijden in de bergen, zul je tevergeefs zoeken naar lage gearingen of ander offroad standen op de automaat. Overigens worden de achterwielen alleen aangedreven door de elektromotor.

Een van de hoofdredenen om een hybride aan te schaffen is brandstofefficiency. Lexus claimt een gemiddeld verbruik van 1 op 12.3. Die waarden hebben we helaas niet kunnen halen. Wij kwamen op een gemiddeld verbruik van 1 op 9 wat een nette prestatie is voor een auto van dit formaat. Zeker als je bedenkt dat we niet de meest zuinige routes hebben genomen (hoge snelheden op Autobahn en veel rijden in de stad) Daarom gokken wij dat 1 op 11 haalbaar moet zijn.



Complete uitrusting

En dan de prijs. Wij reden de RX400h Executive wat tevens de duurste uitvoering is. Deze is er vanaf â,-72.300,-. Daarvoor krijg je wel een hele complete auto en de optie lijst beperkt zich tot het infotainment systeem, elektrisch zonnedak metallic lak en wat houten panelen voor in het interieur. Zaken als 18â• inch lichtmetaal, adaptive bi-xenon koplampen, leder interieur, Easy Access, geheugen op stuur, spiegels en bestuurdersstoel en een heel scala aan veiligheidsoptie zijn standaard. Vink je alles aan dan kom je uit op een bedrag van rond de â,-82.000. Dat is concurrerend te noemen, zeker als je bedenkt dat je in een SUV rijdt met een hi-tech hybride motor.

Plus

- + Comfortabel en stil
- + Snel
- + Relatief zuinig

Min

- Vormgeving en materiaalgebruik middenconsole
- Helt iets over in bochten
- Geen offroad capaciteiten