



Jarno van Maanen
7 augustus 2012

Onder druk

"Imitation is the sincerest flattery", luidt een bekend gezegde. Met hybride-varianten van onder andere de Porsche Cayenne en Volkswagen Touareg geldt dat zeker voor de Lexus RX 450h. Was hij zeven jaar geleden - toen nog als 400h - de enige hybride SUV op de Nederlandse markt, tegenwoordig is de keuze reuze. Nee, de concurrentie liegt er niet om in het segment dat de laatste jaren sowieso al onder grote druk is komen te staan. Voor Lexus een goede reden om de RX bij te punten en dat is voor ons weer een goede reden om te ontdekken of de Japanners daarin geslaagd zijn.



Twee fronten

Wat meteen opvalt aan de vernieuwde RX is zijn nieuwe neus. Of eigenlijk: neuzen, om precies te zijn. Want met het nieuwe model zijn er nu twee verschillende fronten; de normale en dat van de F Sport. Beide zijn voorzien van de herkenbare trapeziumvormige grille, het familiegezicht van Lexus dat ook de nieuwe GS siert. Het verschil is dat het er bij de F Sport, zoals de naam al doet vermoeden, wat sportiever aan toe gaat, met een honingraat grille en kleine spoilerlipjes onderaan. Naar onze smaak past zo'n sportief front echter toch wat beter bij de GS, het lijkt zich meer te lenen voor een model dat wat dichterbij de grond staat. Ander nieuws is dat de achterlichten nu een wat minder witte inkleuring hebben. Verder zijn de verschillen ten opzichte van het pre-facelift model minimaal.



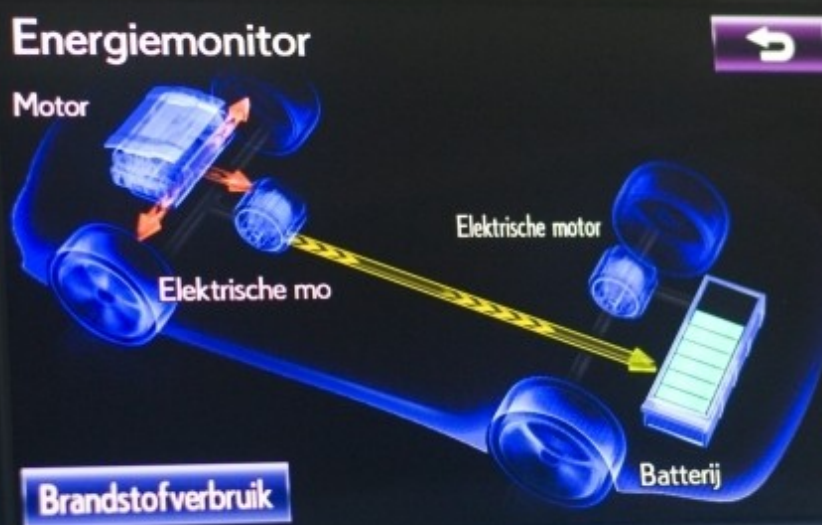
Amerikaanse luxe

Ook binnenin oogt de RX vertrouwd. Er is een nieuw stuur geplaatst en de bediening van het multimedia systeem is aangepast. Moest je de controller eerst kantelen als een joystick om de cursor op het scherm te bewegen, nu schuif je hem in de gewenste richting als een computermuis. Dat vereist nauwelijks gewenning, juist omdat het zo op een muis lijkt. Het systeem zelf werkt ook vrij intuïtief, dankzij de logische menustructuur en de heldere schermen. Misschien had de navigatie op grafisch gebied nog wat strakker kunnen zijn, maar het wijst je goed de weg en dat is uiteindelijk het belangrijkste. De telefoon en het navigatiesysteem laten zich ook via spraakbesturing bedienen, wat erg trefzeker werkt en dat hebben we ook wel eens anders meegemaakt.

Qua uitstraling is het interieur van de RX nog steeds erg Amerikaans. Toppunt is de open schakelcoulisse, iets dat de Duitse drie al vele jaren hebben afgezworen. Ook de

Lexus RX 450h Hybrid AWD President Line

knoppen en schakelaars doen denken aan lang vervlogen tijden. Over de uitrusting echter niets dan lof, zeker bij deze President Line. Wat te denken van een Mark Levinson geluidssysteem met vijftien speakers, tienvoudig verstelbare stoelen met verwarming en ventilatie en parkeercamera's aan de achter- en zijkant? Klein voetnootje is wel dat de President Line bijna 30 mille (!) meer kost dan de Business Line. De vanafprijs van de RX ligt met 61 mille een stuk lager dan bij de concurrentie, lang leve het BPM voordeel. Een instapper X5 kost 69 duizend euro, de ML is er vanaf 71 duizend.



Bekend concept

Met de facelift is de keuze voor motorisering eenvoudig geworden: de RX is er alleen nog als hybride 450h, de louter benzine-aangedreven 350 is niet meer leverbaar. Logisch, want deze reed een stuk minder zuiniger, was duurder en bovendien minder

snel. Aan de aandrijflijn van de 450h is niets veranderd. Nog altijd is de combinatie van een 3,5 liter benzinemotor en een elektromotor - in het geval van de AWD zelfs twee elektromotoren - goed voor een maximaal vermogen van 299 pk. Het is inmiddels een beproefd concept, dat vrijwel onmerkbaar zijn werk doet. In tegenstelling tot bij een Prius gaat het kiezen van een rijstand, zoals 'eco' of 'sport' helaas niet via een knop op het dashboard; dit moet worden ingesteld via de boordcomputer en dat is wat omslachtig.

Rijden met een hybride SUV blijft een bijzondere ervaring. Een kolos met een leeggewicht van zo'n 2.100kg geruisloos door de stad manoeuvreren, dat voelt nu eenmaal verre van gewoon. Volledig geruisloos rijden houdt hij echter niet lang vol; de verbrandingsmotor moet toch regelmatig bijspringen bij lage snelheden, vaker dan bij een Auris of Prius, dus hier zou het gewicht parten kunnen spelen. Toch kun je je met een beetje beleid grotendeels elektrisch door de stad bewegen. En dat pleit voor (deels) elektrische auto's, want met name in de stad zijn conventionele auto's onzuinig en juist daar valt veel te winnen op het gebied van luchtkwaliteit. Doordat je tijdens het remmen en bergaf rijden weer energie opslaat in de accu's, heb je de benzinemotor maar beperkt nodig.

De invloed van dat accupakket op het rijgedrag is gelukkig beperkt. Vanwege de plaatsing onder de achterbank komt de gewichtsverdeling en het zwaartepunt niet in het geding. Toch kan de RX best iets overhellen in een snel genomen bocht. De luchtvering een standje lager zetten lijkt een logische remedie, maar dan wordt hij wat stoterig op drempels en slecht wegdek. Wellicht biedt de F Sport, met zijn actieve stabilisatoren en 'performance' dempers, een fijnere balans. Zoals de meeste SUV's stuurt de RX vrij licht. Tegelijkertijd is het stuurgevoel behoorlijk direct en communicatief en dat is juist best bijzonder in deze klasse. Hoe de aandrijflijn reageert op commando's van het gaspedaal, hangt sterk af van de rijmodus: in 'eco' is dat nogal stroperig en in 'sport' weer heel enthousiast.



Verrassend praktisch

Naast de gewichtsverdeling, heeft de plaatsing van het accupakket onder de achterbank nog een tweede voordeel: de kofferruimte is prima bruikbaar. Om het in- en uitladen te vereenvoudigen is de achterklep automatisch te bedienen (standaard vanaf Luxury Line). Daarnaast kun je in de kofferruimte de rijkhoogte van de luchtvering aanpassen, zodat je niet te hoog hoeft te tillen of te diep hoeft te bukken. Gemak dient de mens, zullen we maar zeggen. In het passagierscompartiment blijkt de RX verrassend praktisch te zijn. Zo zitten er uitsparingen in het dak boven de achterbank, zodat er voldoende hoofdruimte is. Ook kun je de portiervakken iets openklappen, waardoor er net wat meer in past. Allemaal zaken die het vooral bij langere reizen net wat aangenamer maken.

Wat bij die langere reizen dan weer iets tegenvalt, is de tankinhoud. Deze meet een -

Lexus RX 450h Hybrid AWD President Line

voor SUV begrippen tenminste - spaarzame 65 liter, vanwege de ruimte die het accupakket inneemt. In de praktijk, waarbij je niet tot de laatste druppel doorrijdt en een hoger verbruik scoort dan volgens het boekje, sta je na zo'n 750km aan de pomp. Met een minder zuinige Touareg of X5 (beide 85 liter) kom je dan een stuk verder. Overigens blijkt het verbruik niet ver van de opgave te zitten; na een week met veel snelwegkilometers kwamen we op 8,1 liter per 100km. Rijd je meer in de stad, dan kun je aardig in de buurt van de 7 liter komen. De nieuwe RX mag nog steeds het A-label dragen, maar sinds 1 juli is hij zijn 20%-status, die alleen gold voor de 2WD, kwijtgeraakt.



Maatschappelijk verantwoord

Een lagere bijtelling is dus niet langer een aankoopargument voor de RX450h, maar hij blijft wel de zuinigste in zijn klasse; een hybride Cayenne of Tourareg verbruikt zo'n 2

Lexus RX 450h Hybrid AWD President Line

liter per 100km mÃ©Ã©r. Ook is hij de voordeligste in zijn klasse, de vanafprijs van de RX ligt beduidend lager dan bij de concurrentie, dat scheelt al gauw zo'n tien mille. Wat je dan wel voor lief moet nemen is dat het interieur een heel andere sfeer uitademt. Over de afwerking en uitrusting niets dan lof, de look and feel had een paar treetjes hoger kunnen staan. Verder heeft Lexus het hybride concept perfect onder de knie, wat resulteert in een uiterst prettige rijervaring en een laag verbruik, met name in de binnenstad. Wil je maatschappelijk verantwoord SUV rijden, dan kun je niet om de RX heen.

Plus

- + Prettige aandrijflijn
- + Keuze in uitrusting
- + Gunstig verbruik

Min

- 'Look and feel' van interieur
- Relatief kleine brandstoftank
- Geen bijtellingsvoordeel meer