



Joep de Heer
23 augustus 2019

Fashionably late

Beter laat dan nooit! Dat moeten de Japanners hebben gedacht toen ze aan de UX begonnen te tekenen. Intussen staat bij veel premium automerken de tweede generatie van de C-segment SUV al in de startblokken op het moment dat Lexus met het eerste model op de markt komt. Dit kan in het voordeel zijn van Lexus, want ze hebben de voor- en nadelen goed kunnen afkijken bij andere fabrikanten. Anderzijds kan het natuurlijk ook tegenwerken en kan het een pittige klus worden om de kopers in het segment uit het Duitse bolide te krijgen. Is de Lexus UX mosterd na de maaltijd of is juist het beste voor het laatst bewaard?



Hoofd boven het maaiveld

Wil je je op de weg onderscheiden van de massa dan ben je bij Lexus aan het goede adres. Hoekige vormen, strakke lijnen en de hexaangrille; iedereen heeft er wel een mening over. Saai is het in ieder geval zeker niet en het is zeker onderscheidend ten opzichte van de X1, GLA of de Q3. Het voordeel hiervan is dat je bewust een keuze maakt voor deze UX. Toch kunnen we niet helemaal zeggen dat Lexus origineel is geweest met het uiterlijk. Kijk maar naar de doorlopende achterlichtunits aan de achterzijde. Dit hebben we al eerder gezien bij modellen uit de VAG-groep. Op een foto kan het model groter ogen dan het daadwerkelijk is. Met een hoogte van 1.540 mm is de UX 45 mm lager dan de Q3. En met een lengte van 4.495 mm is hij enkele millimeters langer dan de Mercedes A-klasse. Om er echt een oordeel over te kunnen vellen moet je de auto in het 'echt' gaan bewonderen.



Smetjes

Aan de binnenzijde onderscheidt de Japanner zich opnieuw van de Duitse concurrentie. Het klokje naast het infotainmentscherm geeft een premium uitstraling aan het dashboard. De klokken achter het stuur zijn deels digitaal en naar eigen wens in te stellen en veel knoppen zijn intuïtief te bedienen. Leuke toevoeging zijn de twee knoppen aan de zijkanten achter het stuur, ze werken fijn en zitten op een originele plek. Toch is de kritiek niet van de lucht. De deurpanelen zijn niet van het mooiste soort en zijn opgetrokken uit kaal en hard plastic. Daar komt nog bij deze vrij hoog zijn en je daardoor het gevoel kan krijgen in een grote badkuip te zitten. Waar we ook niet over te spreken zijn is de bediening van het infotainmentsysteem; deze wordt namelijk uitsluitend bestuurd middels een centraal touchpad tussen de voorstoelen. Na een week intensief gebruik kunnen we er nog steeds niet aan wennen. Een draaiknop, zoals te zien is bij de concurrentie, werkt prettiger. De scherpte en zichtbaarheid van het middenschermbestuur is er bij Lexus op vooruit gegaan ten opzichte van voorgaande

modellen. Het komt echter niet in de buurt van de concurrentie van onze Oosterburen. Vooral de navigatie laat je vijf jaar terug gaan in de tijd. Normaliter is dit probleem op te lossen met een programma als Apple Carplay of een Android Auto, maar bij Lexus moet je deze opties uit je hoofd zetten; beiden systemen schitteren namelijk door afwezigheid. Een gemiste kans, want juist bij een auto als deze kan dit niet ontbreken.



Minimaal bij de pomp

Het rijden maakt de teleurstelling voor een groot deel weer goed. Als je daar niet vrolijk van wordt dan hebben we altijd nog een verbruik waar we blij van worden, daarover later meer. Onder de kap van de UX vinden we een tweeliter benzinemotor zonder turbo die samenwerkt met een elektromotor. De aandrijving wordt door Lexus aangeduid als 250h en is goed voor een vermogen van 184 pk en 300 Nm. Meer dan genoeg power om de nul tot honderd te voltooien in een keurige 8,5 seconden. De CVT automaat laat bij snelle acceleratie nog wel van zich horen maar hinderlijk is het niet te noemen. Een

racewagen zal de UX nooit worden en dat is ook niet wat we van de auto verwachten. Wie het toch sportiever wil kan kiezen voor de UX met het F Sport-pakket. Allereerst krijg je dan een rond display achter je stuur dat naar links en rechts kan schuiven met de nodige sportieve toeters en bellen. Belangrijker voor het rijplezier is echter het adaptieve onderstel dat in de F Sport Premium tot je beschikking komt. Zo krijgt de UX toch nog een sportieve boost.

Zoals gezegd is het verbruik van de UX een reden om een lach op je gezicht te krijgen. Met een totaalverbruik van 5,3 liter per 100 kilometer met de nodige sprintjes en snelwegkilometers kunnen we zeggen dat we lachend bij de pomp stonden. Opvallend is dat de auto op de hogere snelheden enkel kan rijden op de elektromotor. Zelfs op momenten dat we boven de 100 km/u rijden zien we dat de verbrandingsmotor compleet wordt uitgeschakeld. Lexus mag best trots zijn op deze zelfopladende hybride aandrijflijn die fijn en geruisloos schakelt tussen de verbrandingsmotor en elektromotor. De accu wordt automatisch opgeladen en aansluiten op een laadpunt is niet nodig.



Positief onderscheidend

Wat heerlijk dat Lexus zich distantieert van de Duitse concurrentie. Niet alleen in het uiterlijk of interieur is dit terug te zien, ook in de lengte van de optiepakketten. De Japanners houden het overzichtelijk en duidelijk. Zo is er maar een enkele motor verkrijgbaar: de 2.0 liter benzinemotor met 184 pk/135 kW. Wel is er keuze uit een aandrijfvorm met voorwiel- of vierwielaandrijving. Verder is er de standaard uitvoering, de Business Line, Luxury Line, Executive Line of de F SPORT Line. Allemaal met hun eigen kenmerken en extra's.

Standaard is de auto al voorzien van functies als Adaptive Cruise Control, een Lane Tracing Assist en Pre-Crash Safety System; veiligheid staat duidelijk merkbaar hoog in het vaandel. Om dit model in handen te krijgen mag je net geen 45.000 euro achterlaten bij de dealer. Voor een gewoon leuk aangeklede UX met 17 inch velgen, camera's, stoelverwarming en een aantal andere luxe opties kom je uit op ongeveer

Lexus UX 250h Executive Line

51.000 euro. Voor het summum, de F Sport Premium AWD, betaal je nog 7000 euro extra. Voor dit geld zit de auto ramvol met opties en heb je uiteraard het adaptieve onderstel. Vergelijken we dit met een Mercedes-Benz GLA 200 met 156 pk en een AMG-Line pakket dan zitten we ook aan de 57.000 euro. Voor dit geld heb je echter geen 4WD, minder pk's en een hoger opgegeven verbruik.



Vertrouwd of veilig

Pak je pen en papier er maar vast bij, want als je in de markt bent voor een premium crossover dan maakt de Lexus UX je keuze weer een stukje moeilijker. De eerlijkheid gebiedt te zeggen dat de UX zeker niet foutloos is. Het gebruiksgemak van het infotainmentsysteem is onder de maat en minder gebruik van plastic was prettig geweest. Daartegenover staat natuurlijk een onderscheidend uiterlijk en een laag verbruik. Daarbij willen we je direct de tip geven om de UX wel even in het echt te gaan bekijken in de showroom vanwege het perspectief. Al met al vormt de UX een prima

Lexus UX 250h Executive Line

alternatief voor het geweld uit Duitsland en rij je keer op keer lachend langs de pomp!

Plus

- + Zuinig
- + Onderscheidend
- + Geen dure opties

Min

- Gemis Apple Carplay en Android Auto
- Plastic in deuren
- Bediening infotainment