



Niet logisch, wel lekker

De hoogst haalbare status als automerk; premium. Je plakt dit label waarschijnlijk op bepaalde Duitse automerken, of auto's van Britse makelij. Maar ook DS en Cadillac zouden maar al te graag aan dat rijtje toegevoegd worden. Om maar niet te spreken van een scheepslading Chinese automerken als NIO en Zeekr die het predicaat met liefde voeren. Als merk kun je roepen wat je wilt, daadwerkelijk als premium gezien worden lukt voor toetreders maar zelden.

Toch vergeten we dan bijna dat een Japans merk als ƒ©ƒ© van de eersten succesvol was in de aanval op de gevestigde orde. In 1989 introduceerde het Toyota-concern namelijk Lexus. Het begin van een succesverhaal, dat zich voornamelijk aan de andere kant van de oceaan afspeelt. Want in de Verenigde Staten bleek men verzot op het luxemerk, zeker toen Lexus pionierde met de introductie van SUV's. De RX was een schot in de roos en is al jaren ƒ©ƒ© van de best verkopende modellen van het merk. In Nederland is men minder te porren voor de vrij uitgesproken Japanse uitleg van premium. Het publiek voor dit soort auto's is behoudend en dat geldt zeker voor de

Lexus RX 500h Turbo Hybrid F Sport

vijver waaruit de RX vist. Waar de SUV van Lexus in hoogtij nog honderden keren per jaar werd verkocht, rijden er de afgelopen tijd jaarlijks slechts tientallen nieuw de showroom uit. Toch blijft Lexus strijdbaar en weet met de geheel nieuwe RX de aandacht weer op het model te vestigen. Bovendien is er behoorlijk veel nieuws onder de motorkap van de auto, dus hoog tijd om met de SUV op pad te gaan.



Nog nooit zo uitgesproken

Zeker de afgelopen jaren weet Lexus telkens weer te verrassen met een designtaal die nog het meeste wegheeft van origami vouwkunst. Trapeziumvormen, strakke lijnen en agressieve koplampen zagen we de laatste tijd terug in alle nieuwe auto's van het merk. Om maar niet te spreken van de imposante coupé die het merk met de LC neerzette. Stuk voor stuk zijn het uithangborden van Japans vakmanschap en dat is met de nieuwe RX niet anders. Het is wel voor het eerst dat we de RX zo uitgesproken zien. De RX500h is voorlopig alleen maar te verkrijgen in F Sport Line tenue. En dat betekent veel zwarte accenten, zwarte wielen en het nodige sportieve bumperwerk.

Lexus RX 500h Turbo Hybrid F Sport

Tel daar de niet bepaald subtiele lakkleur Sonic Copper bij op en het vuurwerk is compleet. Weg is de bescheidenheid of Japanse beleefdheid, dit is gewoon een dikke SUV die succes uitschreeuwt. Net zoals de BMW X5 en Mercedes-Benz GLE die toch het vaakst in M en AMG-trim worden besteld. Wat dat betreft haakt de Lexus dus goed aan bij wat de markt wil, al vinden we de auto in President Line toch net wat eleganter. Dat uitrustingsniveau is nu nog niet met de krachtigste versie van de RX te combineren, maar we verwachten dat dit in de toekomst wel het geval gaat zijn.

Welke uitvoering je ook kiest, met zijn doorlopende achterlichten, stoere neus en brede heupen staat hier wederom een heel unieke verschijning. Het merk stapt wel enigszins af van de trapeziumgrille, de neus is nu iets stomper en daarmee stoerder. Leuk detail is het meegespoten bovenste gedeelte van de grille, dat van dezelfde ruitvormige accenten als het gaaswerk is voorzien. De belijning van de C-stijl doet lijken alsof de daklijn zoals bij een SUV coupé afloopt, maar in werkelijkheid is dit voornamelijk optisch bedrog.



Volledig op digitaal

Ten opzicht van de vorige RX maakt Lexus grote stappen in het interieur. Als je van digitalisatie houdt kun je je uitleven in de nieuwe versie, want de grote hoeveelheid fysieke knoppen van het uitgaande model zijn grotendeels bedankt voor de trouwe dienst. Ook het analoge klokje keert niet meer terug en dat betekent dat het interieur een compleet andere uitstraling heeft. We zien een groot centraal geplaatst multimediascherm, waarin de knoppen van de klimaatbediening zijn verwerkt.

Het aanraakscherm kan niet meer met een touchpad bediend worden. Door de matte afwerking van het scherm voorkom je echter een overvloed van vette vingerafdrukken, dus de gevolgen van deze verandering zijn er niet in negatieve zin. Het systeem werkt bovendien lekker snel en biedt de mogelijkheid om snelkoppelingen in één veegbeweging tevoorschijn te toveren. Handig, want daarmee zet je direct na het starten de snelheidassistent uit, die vanwege Europese regels automatisch inschakelt bij iedere rit en onverbiddelijk blijft doorpiepen als je een kilometer te hard rijdt. Draadloze Apple Carplay en Android Auto biedt het systeem ook, zodat je weer helemaal bij de tijd bent. Achter het stuur zien we het digitale instrumentarium, waarop je de gebruikelijke rij-informatie en tripcomputers tevoorschijn tovert. Daarnaast beschik je over een head-up display, dat met de knoppen op het stuur heel goed op de tast te bedienen is.

Zo schakel je heel eenvoudig van gewone cruise control naar adaptief, of selecteer je snel een ander muzieknnummer terwijl je je ogen op de weg houdt. Waar de uitgaande versie van de RX als L nog plaats bood aan 7 personen (waarvan de achterste twee passagiers niet te groot moeten zijn), passen er in de nieuwe RX maximaal vijf. Plannen voor een nieuwe versie van de L zijn er vooralsnog niet, maar wat niet is kan nog komen.

De vijf inzittenden van de testauto vinden in ieder geval een prima plek in de fullsize SUV. Vooral de bestuurder en bijrijder zitten op vorstelijke zetels, die uitgebreid elektrisch zijn te verstellen. Waar de President Line (die je alleen met andere

Lexus RX 500h Turbo Hybrid F Sport

motorisering kunt krijgen) voorzien is van zitverlengers, bieden de sportstoelen van de duurdere F Sport deze mogelijkheid gek genoeg niet.

Achterin beschikken twee inzittenden over verwarmbare en ventileerbare zetels, terwijl de leuning elektrisch is te verstellen. Ideaal op de lange rit waar de RX zich overduidelijk voor leent. Het blijft namelijk heerlijk stil aan boord van de Lexus, tenzij je het geweldige Mark Levinson audiosysteem inschakelt.



Ouderwets schakelen

Het Toyota-concern zet al jarenlang in op hybridetechniek en heeft een onbetwiste betrouwbare reputatie op dat gebied. De vorige RX combineerde een zescilinder benzinemotor met een elektrische aandrijving, maar de nieuwe versie biedt nog louter viercilinders. Lexus heeft in ieder geval wederom genoeg vertrouwen in haar techniek, want het merk biedt tien jaar garantie op haar voertuigen.

Prijstechnisch is de plug-in hybride RX450h+ de meest interessante optie. Die versie biedt 309 pk en haalt bijna 70 kilometer volledig elektrisch. Toch kiezen we de RX500h als testauto, die weliswaar een stuk duurder is en met 371 pk niet eens heel veel

Lexus RX 500h Turbo Hybrid F Sport

krachtiger. Maar de techniek die deze topversie biedt is interessant. Zo combineert Lexus nu geen eCVT met de 2.4 liter benzinemotor, maar een zestraps automaat met koppelomvormer. Ouderwets overschakelen in deze RX dus.

Daarnaast beschik je standaard over meesturende achterwielen, die voor meer dynamiek moeten zorgen. En dan biedt de auto ook nog eens liefst 551Nm koppel. Genoeg om de 2.100 kg zware SUV (slechts 10 kg lichter dan de PHEV) in 5,9 seconden naar de 100 km/h te torpederen. Bovendien is het trekken van een trailer of caravan van 2.000 kg geen probleem. De plug-in hybride mag dat overigens ook en is niet heel veel langzamer, want van 0-100 km/h in 6,5 seconden is niet slecht.



Inzetten op sportiviteit

De RX500h moet het daarom voornamelijk van de beleving hebben en dat vertaalt Lexus in sportiviteit. De auto is een tandje strakker afgesteld en weet mede door de meesturende achterwielen dynamisch rijgedrag neer te zetten. Anders dan bij de CVT die 'n' versnelling heeft, kun je bij de 500h met flippers zelf schakelen. Genoeg

Lexus RX 500h Turbo Hybrid F Sport

ingrediënten voor meeslepend rijgedrag, al betwijfelen we of al die sportiviteit de verstokte Lexus-rijder doet overtuigen.

Bij de vorige RX ging het overgrote deel van de kopers voor de op comfort afgestemde President Line en ook bij deze RX bekruipt ons het gevoel dat die uitvoering veel beter bij de auto past. Het is een auto die bijzonder goed is afgewerkt en ongelooflijk stil blijft aan boord. Dat gerieflijke vinden we maar moeilijk te rijmen met de sportieve afstelling en het trainingstenuë waarin de auto is uitgedost.



Van goeden huize

Kijk je naar de aanschafprijs, dan moet je helemaal van goeden huize komen om de veel duurdere RX500h te verdedigen. Premium heeft natuurlijk zijn prijs, maar de verschillen in de Lexus prijslijst zijn wel heel opvallend. Waar de plug-in hybride versie van de RX vanaf 83.515 euro is te rijden, kost de RX500h minimaal 128.535 euro. Dat prijsverschil van 45 mille wordt enigszins uitgelegd door de complete uitrusting van de F Sport en extra's als de vierwielbesturing.

Maar een vorstelrijk uitgeruste RX450h+ President Line kost nog steeds liefst 30.000 euro minder. Wil je geen stekker en toch heel veel power in je RX, dan kun je vol overtuiging voor de 500h gaan. Maar we voorspellen nu al dat het gros van de RX-kopers voor de PHEV gaan en daar kunnen we ze geen ongelijk in geven.

Plus

- + Succesvolle digitalisering interieur
- + Liefst tien jaar garantie
- + Zeer stille cabine

Min

- 500h niet de verstandigste keuze
- F Sport Line is enige uitvoering
- Geen zitverlengers