



Pawel Piotrowski
6 maart 2015

Nieuwkomer contra establishment

Op de Nederlandse wegen kom ik steeds minder nieuw verkochte full size SUV's tegen. Ten gevolge van een op CO2-uitstoot gebaseerde BPM, hoge MRB en verminderde maatschappelijke acceptatie stapt zo'n beetje iedereen op een compacter model over. Ook bij Lexus zien ze deze tendens. Met de introductie van de nieuwe NX willen de milieubewuste Japanners zich tussen de populaire Audi Q5 en BMW X3 nestelen. Van deze gevestigde namen win je het echter niet met alleen een geëlektrificeerde aandrijflijn. Een nieuwe, uitgesproken designtaal moet ook op de gevoelens en het onderbewustzijn van potentiële klanten inspelen.



Huzarenstukje

De Lexus NX is het eerste volledig nieuw ontwikkelde model waar hoofdontwerper Nobuyuki Tomatsu een meer expressieve designtaal op los mocht laten. En dat hebben wij geweten. Toen ik tijdens de IAA 2013 in Frankfurt voor het eerst oog in oog met de conceptuele voorbode LF-NX stond, was ik met stomheid geslagen. Het altijd brave en bescheiden Lexus had er een monster van een auto neergezet. Alsof het braafste jongetje van de klas opeens een punkkapsel is gaan dragen. Mooi kon ik de overdesignde LF-NX niet vinden, gedurfd was het wel.

Nu de productieversie op de markt is heb ik mijn mening bij moeten stellen. De Lexus NX300h heeft nog steeds een uitgesproken ontwerp, maar de scherpe kantjes zijn er van af. Voor mijn neus staat een modern ogende auto die zelfverzekerd uit de scherp gesneden Full LED koplampen de wereld in kijkt. Een bijzonder detail is de losstaande 'hockeystick' dagrijverlichting. De carrosserie heeft meer vouwen, hoeken en lijntjes dan ik van Lexus gewend ben en de auto heeft zichtbaar meer stance. Toch herken je er direct een Lexus in. Vooral en profiel heeft de NX300h veel met de grotere RX450h

gemeen. Wat mij betreft heeft Nobuyuki Tomatsu een huzarenstukje geklaard; in het ontwerp van de NX zit veel meer lef, zonder aan elegantie in te boeten.



Op gelijke ooghoogte

In het interieur gaat het een stuk minder revolutionair aan toe. Traditioneel gezien is dit het belangrijkste element van een 'premium'-autoproductent. Wie hier punten laat liggen, verliest genadeloos van de keiharde concurrentie. Potentiële klanten zijn alleen bereid een extra fee te betalen wanneer je dit daadwerkelijk in mooiere materialen, een betere afwerking en moderne gadgets terugziet. De door ons gereden President Line, het top of the bill model, schept hoge verwachtingen. Het geheel oogt door de typisch Japans-Amerikaanse stijl weliswaar wat druk, maar qua luxebeleving laat de Lexus weinig steken vallen. Een groot deel van het dashboard is met dik leer bekleed en overal waar je kijkt zie je authentieke materialen. Zelfs de interieurlijsten zijn bijzonder. Geen simpel pianolak, maar een smaakvol 'Shimamoku'-houtmotief dat uitstekend bij het cognackleurige leer past. De deels grove knoppenstructuur en het snoeiharde plastic van de portierbakken zijn de enige missers waarop ik de Lexus kan betrappen.

Qua uitrusting en verwennerij overklast de Lexus zijn Germaanse concurrenten met gemak. De kostbare President Line is letterlijk fully loaded en van alle denkbare gemakken voorzien. Het gaat te ver om alles op te sommen, maar een aantal zaken zijn noemenswaardig. Natuurlijk zijn in het interieur tientallen elektromotoren verwerkt die zacht zoemend alles voor je verstellen. Daarnaast laat de gedeelde achterbankleuning zich vanuit drie verschillende posities elektrisch neerklappen, wat ik in deze klasse nog niet eerder heb gezien. Hilarische lichaamsbewegingen om de achterbank neer te klappen behoren daarmee tot het verleden. Je raakt er zo snel aan gewend dat het eigenlijk vreemd is dat niemand anders het toepast. Een ander handigheidje is de ingebouwde inductielader in de middenconsole, waarmee met behulp van een telefooncase iedere moderne smartphone opgeladen kan worden. Nooit meer gepruts met losse kabels, de telefoon wegleggen volstaat.

Maar dat is lang niet alles wat de Lexus te bieden heeft. Ook qua ruimteaanbod en multimediamogelijkheden gooit de NX300h hoge ogen. Vooral dat laatste was bij de Japanners altijd een gevoelig punt. De frustrerende 'muisbediening' is bij het grof vuil gezet en vervangen door een touchpad met force feedback. Het is qua opzet vergelijkbaar met het systeem van de Opel Insignia, alleen werkt het in de Lexus beduidend beter. Ook tijdens het rijden wijs je met je rechter wijsvinger blind ieder menu-item aan. Daarmee is de Lexus eindelijk op gelijke ooghoogte met MMI, iDrive en Comand Online. Naast talloze connectivity features met internettoegang is de President Line standaard van een HeadUp-display, parkeercamera's en het sublieme MarkLevinson audiosysteem voorzien. Bij andere merken moet je doorgaans diep in de buidel tasten voor dergelijke items. Alleen een schuif- of panoramadak kost extra. Ook gratis is het uitstekende ruimteaanbod. Zowel voor- als achterin zit je vorstelijk. En hoewel de aflopende achterzijde een beperkte bagageruimte suggereert, is deze met 550 liter voldoende groot.



Silent running

Onder de kap van de NX300h maakt Lexus gebruik van beproefde hybridetechniek. Binnenkort verschijnt ook een NX200t met een nieuw ontwikkelde 238pk sterke 2.0 turbobenzinemotor, maar vooralsnog staat alleen de hybride in de prijslijst. De basis voor de NX300h vormt een atmosferische 2.5 viercilinder met Atkinson-cyclus en een gereduceerde vermogens- en koppelafgifte. Het voordeel daarvan is een efficiëntere loop en een lager brandstofverbruik. De brandstofmotor levert maximaal 155pk bij 5.700tpm en 210Nm tussen 4.200 en 4.400tpm. Vermogenspieken worden opgevangen door twee elektromotoren die op de voor- en achteras zijn gemonteerd en door een nikkel-metaalhydride (Ni-MH) accu worden gevoed. De voorste elektromotor levert 143pk en 270Nm, de achterste 67pk en 139Nm. Vanzelfsprekend kun je dit niet zomaar bij elkaar optellen. Het gecombineerde systeemvermogen van de Lexus NX300h AWD bedraagt derhalve 197pk en 270Nm en wordt via een traploze CVT-transmissie naar de wielen gestuurd.

Met deze cijfers hoeft de Lexus zich niet te schamen. Ten opzichte van een

vergelijkbaar geprijsde Audi Q5 2.0 TFSI quattro en BMW X3 xDrive20i heeft de NX300h zelfs meer vermogen en een vergelijkbaar hoog koppel. Qua karakter kunnen deze auto's echter niet sterker van elkaar verschillen. De aandrijflijn van de Lexus is vooral op brandstofbesparing en comfort getrimd. In de normale rijmodus reageert de NX300h terughoudend op het gaspedaal en springen de elektromotoren alleen tijdens forse acceleraties voelbaar bij. Mits de accu vol is. En zo is het niet vreemd dat de acceleratietijd van nul naar honderd toch nog 9,3 seconden in beslag neemt. De Audi en BMW doen dat - nota bene zonder gewichtsvoordeel - een stuk sneller. Daar staat tegenover dat de NX300h een oase van rust, stilte en comfort is. In druk stads- of fileverkeer rijdt de Lexus geruisloos en geheel emissievrij in de EV-modus. De omschakeling van brandstof- naar elektromotor en vice versa is voor de bestuurder geheel onmerkbaar. Er zit geen vertraging, trilling, gedreun of gebons in. Iets waar andere hybridemodellen nog weleens last van hebben. Verrassend is dat niet, Lexus heeft immers meer dan tien jaar ervaring met de toepassing van hybridetechniek. Alleen aan de hand van de informatie op het display kun je aflezen op welke energiesoort je rijdt.



Kromme NEDC-testcyclus

Tijdens iedere kilometer voel je de expertise die in de aandrijflijn zit. En toch mist er iets. Lexus liep jarenlang voorop wat hybridetechniek betreft, maar lijkt nu achterop te raken. Inmiddels zijn veel autofabrikanten bezig hun auto's te elektrificeren. Daarbij maken ze gebruik van kleinere en lichtere lithium-ion accu's en plug-in techniek waarmee deze op het lichtnet aangesloten en opgeladen kunnen worden. Met de NX300h kan dat nog niet. Bovendien is de actieradius in de EV-modus beperkt tot enkele kilometers. Dat maakt de NX300h in de praktijk niet direct onzuiniger, maar in de NEDC-test behaalt de Lexus bij lange na niet de utopische resultaten van 'stekkerhybrides'. Daardoor valt de NX300h gewoon in de 25% bijtellingscategorie. Strikt genomen is dat geen fout van Lexus, maar het gevolg van kromme regelgeving rondom de NEDC-testcyclus waarbij plug-in hybrides te positief uit de test komen. En zo kan het dat een Mitsubishi Outlander PHEV 7% bijtelling geniet, maar met een praktijkverbruik van 8,1 l/100km een stuk onzuiniger dan de Lexus NX300h is, die in onze test zonder inspanning een testverbruik van 6,9 l/100km behaalde. Bij een meer anticiperende rijstijl liet de boardcomputer soms een vijf voor de komma zien.

Dat is natuurlijk enorm zuur voor Lexus. De Japanners passen geavanceerde technologie toe om het milieu te sparen, maar worden alsnog bestraft. Dat zorgt voor indirecte marktmanipulatie en voelt onrechtvaardig. Zonde, want de NX300h verdient dit absoluut niet. De Lexus is niet alleen duurzaam voor het milieu, maar bezorgt de bestuurder dankzij een goed gebalanceerd onderstel en betrokken rijgedrag ook een glimlach op het gezicht. In vergelijking met de grotere RX450h is de nieuwe NX meer op de Europese smaak afgestemd. In de Sport en Sport+ rijmodus is de besturing messcherp en reageert de grote SUV dankzij het direct beschikbare koppel bliksemsnel op gascommando's. Het is opvallend hoe voorspelbaar en veilig het weggedrag van de NX300h is. Ondanks het zware accupakket gaat de Lexus relatief vlak en neutraal de bocht om. Het enige dat beter kan is de overgang van een rustige naar een meer dynamische rijstijl. Dat gaat nog wat abrupt, waardoor het vaak alles of niets is.



Binnenkomer met stipnotering?

Met de nieuwe NX300h heeft Lexus vanuit het niets een waanzinnig goede compacte

SUV op de weg gezet. Over het expressieve ontwerp kun je twisten, persoonlijk bevalt de nieuwe designtaal van Lexus me wel. Het interieur van de President Line laat in deze klasse zelfs een nieuwe standaard zien, die je eerder een klasse hoger verwacht aan te treffen. Naast alle luxe en verwennerij is de Lexus ook nog eens ruim, duurzaam en fun to drive. Eigenlijk zijn er geen echte minpunten aan te wijzen, behalve het voor Lexus pijnlijke bijtellingspercentage van 25% door het gebrek van een 'stekker'. Zonder deze marktmanipulatie van overheidswege zou de Lexus hoogstwaarschijnlijk een binnenkomer met stipnotering worden. Maar hoop doet leven. Wellicht zien we in de toekomst naast de NX200t ook een plug-in versie in de prijslijst verschijnen. De bijbehorende verkoopimpuls zou niet meer dan terecht zijn.

Plus

- + Fun to drive
- + Ook in de praktijk zuinig
- + Luxe en verwennerij van het hoogste niveau

Min

- Portierbakken van goedkoop plastic
- Voorlopig niet als plug-in leverbaar
- Abrupte overgang van rustige naar sportieve rijstijl