



Martijn Verhoef
17 september 2023

Elektrisch op z'n Lexus

Hoewel Lexus en moederbedrijf Toyota pioniers zijn op het gebied van hybride-auto's blijven volledig elektrische modellen lang uit. Pas recent zette de groep in op batterij-elektrische voertuigen en dat betekent een flinke achterstand op directe concurrenten, zoals de Zuid-Koreanen en Chinezen. Premium Duitse merken als Mercedes-Benz en BMW bieden net zo goed al een heel uitgebreide line-up van elektrische auto's. En laat dat nou net de merken zijn waaraan het luxemerkt Lexus zich graag meet. Hoog tijd dus om verandering te omarmen en met een volledig elektrische auto te komen.

Dat deed het merk enkele jaren terug al met een elektrische versie van de UX, maar dat model verdween door middelmatige specificaties al snel in de vergetelheid. Nu pakt het merk het grondiger aan en kan daarvoor goed meeliften op de techniek die we eerder al in de Subaru Solterra en de Toyota bZ4X zagen. Maar met de RZ gaat Lexus verder dan alleen wat mooiere materialen toevoegen aan het ontwerp. De auto moet de verstokte hybriderijders overtuigen om volledig EV te gaan. Of dat lukt?



Andere looks

Zijn koets heeft de RZ in ieder geval mee, want met het cross-over gedaante speelt Lexus goed in op de trend van steeds hogere en stoerdere modellen. Met een wielbasis van 2,9 meter en een totale lengte van 4.805 mm staat er een serieuze cross-over voor onze neus. Vooral de achterzijde met opstaande spoiler is heel anders dan we tot nu toe bij Lexus zagen, maar verder is dit onmiskenbaar een model uit de Japanse premiumstallen. Dit is geen Toyota waar een Lexus-snuit op is geplakt, want de auto heeft echt een andere uitstraling dan de bZ4X. Waar de Toyota inzet op offroad-looks, gooit de RZ het over een sierlijke toer.

Hier geen grote kunststoffen carrosseriedelen, maar gelakte wielranden en meegespoten bumpers. De grafietgrijze lak Sonic Grey en de hoogglans wielen geven de auto een elegant voorkomen. Zoals je op de testauto kunt zien, is het mogelijk om de lakkleur met een zwarte motorkap en dak te combineren.

Waar de Toyota en Subaru een vrij stompe neus hebben, oogt die van de Lexus langgerechter. Ook het lijnenspel aan de zijkanten is dynamischer dan de hoekige lijnen

Lexus RZ 450e President Line

van de Toyota. Wat de auto's wel gemeen hebben, zijn de doorlopende ledbalk aan de achterzijde en de puntige achterspoiler. De RZ biedt matrix led koplampen, daar moet je echter wel de President Line voor hebben.



Met fysieke knoppen

Vind je aan de buitenzijde toch iets teveel Toyota-invloeden terug naar je smaak? Dan raden we zeker aan om in te stappen, want daar vallen de verschillen pas echt goed op. Het dashboard lijkt zo uit de RX overgenomen en biedt alle hightech multimedia die je mag verwachten. De draaiknoppen voor de klimaatcontrole zijn mooi in het grote scherm verwerkt. De vitale fysieke knoppen zijn gelukkig behouden. Even snel ontwasemen of het volume aanpassen gaat op de tast en vliegensvlug. Het scherm biedt talloze mogelijkheden, zoals draadloze Carplay en info over de het verbruik. De onboard navigatie biedt info over aanwezige laadpunten, maar een route plannen met snelladers als tussenstop gaat niet automatisch. Wel kun je veel instellingen aanpassen, bijvoorbeeld die van de veiligheidssystemen.

Lexus RZ 450e President Line

Je kunt veelgebruikte functies onder een snelkoppeling plaatsen, zodat je die direct vanaf het beginmenu kunt openen of inschakelen. Achter het stuur is een tweede scherm geplaatst, dat uiteraard info geeft over snelheid, rijbereik en verbruik. De weergave pas je aan met de stuurwielbediening. De blokjes op beide kanten van het stuur zijn aanraakgevoelig en op het head-up display zie je welke functie geselecteerd wordt. Daarna klik je op het pijltje om de functie daadwerkelijk te activeren. Zo stel je de cruise control in, of speel je een volgend nummer af op het multimediasysteem. Het vergt echter wel wat gewenning, bijvoorbeeld als je de snelheid van de cruise control wilt aanpassen. Je moet voor je gevoel namelijk twee keer klikken en dat zorgt voor enige vertraging.



Oranje suède

De materialen aan boord van de Lexus dragen bij aan het gerieflijke karakter binnenin de RZ. Zeker in de geteste President Line heb je het gevoel in een warme huiskamer te zijn beland. Daar waar de buitenlak vrij ingetogen is, heeft de importeur voor het bijna oranje Hazel Suede gekozen. Het staat de auto zeker goed, ook omdat de kunststof

panelen in dezelfde kleur zijn meegeleverd, zodat er een heel mooi contrast met de zwarte dashboarddelen ontstaat.

Alles wat je aanraakt voelt ontzettend goed aan en de deur met gelaagd glas valt met een mooie klap dicht. Vanbinnen blijft het heerlijk stil tijdens de rit en daarmee vergroot Lexus het huiskamergevoel. Overigens zal je in de Lexus geen schreeuwerige sfeerverlichting aantreffen, alleen twee kleine ledlampjes projecteren in het donker een sierlijk patroon op de deurpanelen. De stoelen zijn verwarmbaar en vanaf de Luxury Line ventilerend. Ze zijn ook uitgebreid te verstellen, al valt het tegen dat de zitting niet te verlengen is. Hoewel de auto lang niet zo hoog is als bijvoorbeeld een NX, zit je toch vrij op de bok in de RZ. Dat heeft als voordeel dat het eenvoudig in- en uitstappen is. En ondanks dat de daklijn sterk afloopt, zit je prinsheerlijk achterin de Lexus. Been- en hoofdruimte zijn er in overvloed, terwijl op de testauto het grote -en dimbare- panoramadak is geplaatst. Hier pluk je de voordelen van de vrij forse wielbasis. De kofferbak is dan weer niet zo ruim bemeten, al is er wel een apart vak voor de laadkabel aanwezig. Met zijn aanschafprijs dient de auto te concurreren met de Audi Q8 e-Tron en BMW iX3, maar die auto's hebben het ruimte-aanbod nog net iets beter op orde.



Beter dan de theorie

Lexus levert de RZ altijd met vierwielaandrijving en daarvoor zijn twee elektromotoren nodig. Bijkomend voordeel is dat een niet mals systeemvermogen van 313 pk de standaard is. In 5,6 seconden sprint de auto naar de 100 km/h, om het bij de 160 voor gezien te houden. Een aanhanger trekken is er overigens niet bij voor de Japanner, want met een geremde aanhangermassa van 750 kg is het behelpen.

We moeten bekennen dat we enigszins sceptisch naar de specificaties van de Lexus keken: het vermogen is tiptop in orde, maar een fabrieksopgave rijbereik van 400 km met een batterij van 75 kWh (bruto) is niet echt baanbrekend. En snelladen met 150 kW is evenmin grensverleggend. Toch blijkt dat de auto in de praktijk prima prestaties neerzet, al was het bij het instappen even schrikken toen we nog geen 300 kilometer als verwacht rijbereik zagen met een volle batterij. De auto blijkt een wat pessimistische blik op het leven te hebben, of is op zijn minst heel voorzichtig in verwachtingen scheppen. Want we haalden met gemak meer dan 300 kilometer op een batterijlading en hadden vervolgens bij een snellader zo'n 30 minuten nodig om weer tot 80 procent te laden. Met een software-update moet de RZ wat minder voorzichtig

Lexus RZ 450e President Line

zijn actieradius inschatten en dan zou het ons niets verbazen als je meer dan 350 kilometer ziet staan als prognose.

Desalniettemin zijn er vandaag de dag legio concurrenten die voor hetzelfde bedrag een stuk verder komen met een volle batterij en aan een snellader weer eerder volgeladen zijn.

De auto rijdt verder echt als een Lexus, wat ook inhoudt dat je geen meeslepende rijbeleving hoeft te verwachten. Een tikje afstandelijk in de besturing en vergaande wegfiltering van wat er onder de auto gebeurt, leidt echter wel tot een heel gerieflijke ervaring. Het gewicht van meer dan 2.000 kg blijft uiteraard niet onopgemerkt, al moet je het behoorlijk bont maken voordat de auto begint te zwalken.



Niet eenvoudig

Met een vanafprijs van 67.495 euro gooit Lexus het niet over een eenvoudige boeg. De geteste President Line gaat zelfs ver over de 80 mille in aanschafprijs en voor dat geld

koop je ook veel EV's van andere premium merken. Maar Lexus laat er geen twijfel over bestaan dat het zich tot die merken mag rekenen, want de auto voelt ontzettend comfortabel en luxueus aan.

De karaktereigenschappen van een EV passen zo goed bij de merkwaarden van de Japanners, dat het eigenlijk onvoorstelbaar is dat het zo lang duurde voordat er een elektrische Lexus was. De specificaties zijn op papier dan niet geweldig, in de praktijk kun je uitstekend uit de voeten met deze ruime cross-over. Er zijn betere opties, die in sommige gevallen ook nog eens goedkoper uitpakken. Maar dit is een Lexus en dat is ook zeker wat waard.

Plus

- + Gerieflijkheid die je bij Lexus verwacht
- + Veel zit- en hoofdruimte
- + Mooie en kwalitatief hoogwaardige materialen

Min

- Kofferruimte valt tegen
- Niet uitmuntend in rijbereik en opladen
- Geen trekvermogen