



David

Is het een groot risico of juist een geweldig plan? Het lanceren van een auto in een populair segment is natuurlijk slimme zet. Echter, het introduceren van een auto in een segment waar sterke concurrenten zoals de GLA, X2, Q3 en XC40 zeer dominant aanwezig zijn, brengt aanzienlijke risico's met zich mee. Desondanks heeft Lexus enkele jaren geleden de sprong gewaagd met de UX, een premium SUV verpakt in een compact formaat. Hoewel de auto zeldzaam is op de Nederlandse wegen, weerhoudt dat Lexus er niet van om verbeteringen aan te brengen en een tweede levensfase voor de UX te in gang te zetten. We maken kennis met een vernieuwde 'David'; kan deze compacte en speelse premium crossover concurreren met de 'Goliaths' binnen dit segment?



Tijdloos design

Het vergt een geoefend oog om de subtiel aangebrachte wijzigingen aan het in de vernieuwde Lexus UX te ontdekken. Op het eerste gezicht is er namelijk weinig veranderd aan het exterieur van de auto. Bij de luxere uitvoeringen zijn de wielkappen vanaf nu meegespoten in de carrosseriekleur, en er is een nieuwe Bi-tone kleurstelling voor het dak geïntroduceerd op de F Sport uitvoeringen, die zich nu uitstrekt van de A-stijl tot aan de gehele C-stijl van de auto. Niettemin valt het meest in het oog de unieke en stijlvolle nieuwe kleur 'Sonic Copper', een toevoeging die goed aansluit bij het ontwerp en de klasse van de auto.

Een van de sterke punten van de Lexus UX is dat het design, van een auto die al sinds 2018 op de markt is, nog altijd eigentijds oogt. Het design is echter niet onomstreden: scherpe lijnen en vouwen bepalen het uiterlijk van de auto en geven hem een eigen(zinnig) karakter. Hierdoor is de UX verre van een alledaagse verschijning op de weg, maar wel een statement voor de eigenaar.



Verbeteringen, maar niet op ieder vlak

Wie plaatsneemt achter het stuur zal direct opmerken dat er aanzienlijke verbeteringen zijn ten opzichte van het model uit 2018. Het ooit zo onhandige touchpad tussen de voorstoelen is nu volledig verdwenen. Een optioneel 12.3 inch touchscreen vervangt dit touchpad en schittert prominent in het midden van het dashboard. Standaard is de UX uitgerust met de heilige graal van de connectiviteit; Apple CarPlay en Android Auto. Een 8 inch touchscreen is de basis. De traditionele klokken achter het stuur zijn vervangen door een modern digitaal instrumentarium, hoewel de mate van aanpassing naar persoonlijke voorkeuren ervan door Lexus beperkt is gebleven. Met de nieuwe interieurkleur Ammonite Sand, die prachtig uit de verf komt met de Graphite Black carrosseriekleur, krijgt het interieur een verfijnde en luxueuze uitstraling. Bovendien kunnen milieubewuste kopers nu ook kiezen voor een volledig vegan interieur, een stap die de UX nog een beetje groener maakt.

Maar, en hier komt het 'maar', het grootste minpunt van de UX is gebleven: de binnenruimte. Het is een aandachtspunt dat niet te vermijden valt. Met een achterbank

die praktisch alleen geschikt is voor personen onder de 1.50 meter (lees: kinderen), en een kofferbak die met 320 liter aan de kleine kant blijft voor dit segment, kan de UX sommige gezinnen in een strak jasje doen zitten. En laten we niet vergeten de kortere zitting van de voorstoelen, die bij langere ritten voor irritatie kunnen zorgen. Voor de langere bestuurders onder ons is het dan ook verstandig om vooraf een proefrit te maken om het zitcomfort zelf te ervaren.

Gelukkig heeft Lexus enkele leuke elementen weten te behouden, zoals de twee draaiknoppen direct achter het stuur. Deze kleine maar slimme gimmicks, die betrekking hebben op de rijmodi en tractiecontrole, voegen een welkome dosis speelsheid en sportiviteit toe aan het interieur.

Als onderdeel van het vernieuwde en uitgebreide veiligheidspakket van de Japanner is een Driver Monitorcamera geïntegreerd in het stuurwiel. Deze camera houdt constant de alertheid van de bestuurder in de gaten en signaleert wanneer de concentratie verslapt. Hoewel we vol vertrouwen zijn in de effectiviteit van dit systeem, kan het met regelmaat te gevoelig reageren. Zelfs bij een kort moment van afleiding geeft de auto al verschillende waarschuwingssignalen om de bestuurder eraan te herinneren alert te blijven.



De grootste stap zit onder de kap

De technologische vooruitgang van Lexus wordt tastbaar onder de motorkap. De focus ligt op de nieuwe techniek met aanduiding 300h, die de voorgaande 250h vervangt. De 300h behoudt de vertrouwde 2,0-liter viercilinder motor, maar levert met 146 kW (199 pk) een 8% hoger totaalvermogen dan zijn voorganger. Deze verbetering is mogelijk gemaakt door een geavanceerd hybride systeem van de vijfde generatie, waarbij een efficiëntere lithium-ion batterij van 60 cellen en 222 volt de vorige nikkel-metaalhydridebatterij van 180 cellen vervangt.

Deze upgrade resulteert niet alleen in betere prestaties, maar ook in een lager brandstofverbruik, een aspect waar de gemiddelde automobilist zeker oren naar heeft. De toegenomen kracht vertaalt zich in een merkbare verbetering van de acceleratie en extra rijcomfort. De elektromotor en verbrandingsmotor hebben een fijne samenwerking en blijven comfortabel en stil hun werk doen; ook tijdens regelmatig optrekken en afremmen. Comfort en souplesse is een onderdeel dat Lexus zeer goed in de vingers heeft. Ondanks het bekende geluid van de CVT automaat bij stevige

Lexus UX 300h F-Sport Design

acceleratie, heeft Lexus geluidsisolatie toegepast om dit en eventuele andere storende geluiden te minimaliseren.

De UX is verkrijgbaar met zowel voor- als vierwielaandrijving. Met de overstap naar de 300h zijn de acceleratietijden verbeterd, van 8,5 naar 8,1 seconden voor het voorwielaangedreven model en van 8,7 naar 7,9 seconden voor het model met vierwielaandrijving. Het brandstofverbruik is ook gunstig beïnvloed door de nieuwe aandrijflijn. Onze testresultaten laten een verbruik van 5,3 liter per 100 kilometer zien, zelfs onder heuvelachtige omstandigheden.



Vriendelijk geprijsd

Lexus heeft een aangename verrassing in petto. Naast extra vermogen en lagere brandstofkosten weet Lexus de instapprijs van de UX te verlagen tot â¬44.995,-. Dat is beduidend lager dan de instapprijzen van concurrenten zoals de BMW X2 of Mercedes-Benz GLA. Voor dit starttarief krijg je wel een echte basisuitvoering. Het loont de moeite om â¬2.000,- extra te investeren in de Urban Line, die aanzienlijk rijker

Lexus UX 300h F-Sport Design

is uitgerust. De diverse uitvoeringen, waaronder F-Sport Design, Luxury Line, Executive Line en F-Sport Line, kunnen de prijs flink opdrijven. De topversie met vierwielaandrijving begint bij minstens â,-66.000,-. Voor zakelijke rijders biedt Lexus de leuk aangeklede Business uitvoering voor â,-48.495,-.



Onderscheidende keuze

Lexus heeft een slimme zet gedaan door de prijs van de UX te verlagen tot een niveau dat zelfs de grote jongens doet opkijken. Met een instapprijs die in veel gevallen lager ligt dan die van zijn concurrenten, is de UX een verleidelijk aanbod. Natuurlijk, je kunt de prijs opdrijven met extra opties en luxe uitvoeringen, maar zelfs dan blijft de UX een aantrekkelijke keuze voor wie waar voor zijn geld wil.

Maar is de vernieuwde Lexus UX klaar om de grote namen in het SUV-segment uit te dagen? Met zijn tijdloze design, krachtige prestaties, lager brandstofverbruik en aantrekkelijke prijs lijkt hij zeker een sterke concurrent. Natuurlijk zijn er nog wat

kanttekeningen, zoals de beperkte binnenruimte en soms iets te actieve veiligheidssystemen, maar over het algemeen lijkt de UX een slimme zet van Lexus. Een goed gepositioneerd model net boven de onlangs geïntroduceerde Lexus LBX. Misschien is kiezen voor een 'David' in plaats van een 'Goliath' binnen dit segment zo gek nog niet.

Plus

- + Betere prestaties
- + Zuiniger
- + Tijdloos design

Min

- Beperkte binnenruimte
- Te actieve veiligheidssystemen