Martijn Verhoef
8 september 2024

Eindelijk een doorbraak?

Hoewel Lexus alweer meerdere decennia in Europa actief is, blijft het moeilijk voor het Japanse merk om flinke verkoopaantallen neer te zetten. De CT200h geldt als meest succesvolle model van het merk, daarvan werden er alleen in Nederland al meer dan 10.000 verkocht. Gek genoeg kwam er van dat model geen opvolger en werd het weer een stuk stiller in de showrooms van het luxemerk. Tot nu dan, want er is weer een Lexus die een stuk bereikbaarder is.

De LBX wordt geÃ¯ntroduceerd als breakthrough cross-over waarmee Lexus voor eens en altijd vaste voet aan de grond van het Europese continent wil krijgen. De compacte cross-over werd dan ook speciaal voor Europa ontwikkeld, al deelt de auto veel techniek met de Toyota Yaris Cross. Uiteraard wordt er een luxesausje over de auto gegoten om het verschil duidelijk te maken. Of dat lukt lees je in deze autotest.

Tikje anoniem

Om met het exterieur te beginnen: daaruit is echt niet op te maken dat de auto op hetzelfde onderstel staat als zijn Japanse neef. Het ontwerp is compleet anders en meer in lijn met grotere familieleden als de RZ en RX. Je zou de LBX als opvolger van de CT200h kunnen zien, al heeft de auto er qua uiterlijk helemaal niets van weg. De CT was ook echt een C-segment hatchback, die zijn techniek leende van de Prius.

De LBX is een echte B-segmenter en daarmee mengt de auto zich in een overvol segment. De bescheiden buitenmaten nemen niet weg dat er een heel krachtig ontwerp is neergezet, ietwat gedrongen en sportiever dan de Yaris Cross. De uitgeklopte flanken en het contrasterende dak (wel een optie) maken de auto optisch breder en lager. Overigens ontbreekt het aan heel druk lijnenspel of een overvloed aan frivoliteiten. Een subtiel knikje in de C-stijl en de chromen details moeten het geheel chique, maar zeker niet te smaakgevoelig maken. Het resultaat is wel dat we de LBX na de karakteristieke neus vrij anoniem vinden. Van de zijkant en schuin van achteren gezien had hier ook heel goed een auto van een ander merk kunnen staan. Het is dan

ook maar goed dat Lexus groot staat uitgeschreven op de achterklep, want meer dan eens horen we voorbijgangers pas bij het lezen van de merknaam vol verbazing constateren dat dit een Lexus is. Om vervolgens met meer ontzag naar de auto te kijken, want dat is wel wat deze merknaam veroorzaakt.

Echte Lexus

Waar we de buitenzijde een tikkeltje anoniem vinden, kunnen we dat van het interieur zeker niet zeggen. Zo op het oog doen dashboard en inrichting niet onder voor de grotere modellen van het merk. Uiteraard heb je een iets kleiner multimediascherm en zijn er zeker wel verschillen in afwerking en gebruikte materialen. Maar in de basis weet de LBX dezelfde luxe uitstraling te bieden en dat vinden we heel knap gedaan.

Wanneer je plaatsneemt achter het stuur, valt direct de meerwaarde van het head-up display op. We raden zeker aan om een iets rijker uitgeruste LBX te kiezen die zo'n projectiefunctie heeft, want in de praktijk werkt het stuurwiel dat daarbij hoort net iets fijner. De keuzeknoppen op beide zijden van het stuurwiel hebben een touchfunctie en

in het head-up display zie je direct welke selectie je met deze knoppen maakt. Het is even wennen, maar werkt daarna veel fijner dan wanneer je op het scherm van de digitale cockpit moet kijken. De ogen kunnen namelijk op de weg gericht blijven en dat is een stuk veiliger. Een volgend muzieknummer selecteren of de cruisecontrol instellen gaat op die manier veilig en eenvoudig.

Zoals gezegd opereert de LBX in het B-segment en auto's uit dat segment zijn vaak niet zo heel ruim. Dat geldt ook zeker voor de Lexus, want zelfs voorin heb je al direct het gevoel dat je in een compacte auto hebt plaatsgenomen. Dat komt onder andere door de kleine voorruit en de beperkte lengte-instelling van de voorstoelen. Net als in de Yaris Cross eigenlijk. Achterin heb je nog minder ruimte dan in de evenknie van Toyota en ook de kofferbak is vrij compact. De verkoopaantallen van de Yaris Cross laten zien dat er veel vraag is naar een compacte cross-over, dus de beperkte binnenruimte nemen veel mensen voor lief. Rijd je dus vaak alleen of enkel met bijrijder, dan is de LBX een prima keuze. Wil je regelmatig volwassenen op de achterbank vervoeren, dan zien we ruimere alternatieven in het segment zoals de Peugeot 2008.

Altijd hybride

Het Toyota concern zet zich als Ã©Ã©n van de weinige autobouwers slechts beperkt in voor elektrisch rijden. Lexus ziet een grote rol weggelegd voor elektrische aandrijflijnen, maar op de korte en middellange termijn zal dat veelal met ondersteuning van een brandstofmotor zijn. De reputatie die de groep heeft op het gebied van hybride-aandrijflijnen is dan ook onovertroffen en Ã©Ã©n van de redenen waarom de LBX (voorlopig) alleen als hybride benzineversie leverbaar is. Veel variatie in krachtbronnen is er ook niet, want de auto heeft altijd de 1.5 liter driecilinder gecombineerd met de CVT-automaat. Je kunt wel nog voor een vierwielaangedreven versie opteren, maar de test-LBX stuurt al het vermogen alleen naar de voorwielen. Door de ondersteuning van de elektrotechniek voelt de auto meermaals krachtiger aan dan de afgegeven cijfers voor vermogen en koppel doen vermoeden. Verwacht geen meeslepend rijgedrag, maar ook zeker geen afstandelijk zwevend tapijt. Auto is communicatief en blijft in bochten heel stabiel. De korte wielbasis biedt zijn meerwaarde in stadsverkeer, waar de auto heel soepel en dynamisch zijn mannetje staat. Op de snelweg voelt de auto robuust en blijft de cabine bijzonder stil (we hebben

wel de optionele Active Noise Control aan boord). Wat opvalt na wat langere tijd rijden in de LBX, is dat de stoelen weliswaar uitgebreid zijn te verstellen, maar dat de zitting wat vlak is. Daardoor bieden ze minder ondersteuning dan je op basis van de vorm van de stoelen zou verwachten.

Zuinig en comfortabel

Waar de auto in stadsverkeer en op regionale wegen nog bijzonder snel aanvoelt, is dat op de snelweg anders. De auto nodigt totaal niet uit om flink te accelereren, maar komt juist het beste tot zijn recht bij een beheerste versnelling. Dan is het rijden met de LBX bijzonder aangenaam en blijven hevige motorgeluiden achterwege. Bovendien kom je nog steeds geen kracht tekort als je het gaspedaal wat minder diep intrapt, want de hybridetechniek biedt ook op hogere snelheden een subtiel duwtje in de rug. Op de lange afstand gaan we de cruise control steeds meer waarderen, onder andere omdat deze naar wens op adaptief of als normale cruise control is in te stellen. Dat laatste is prettig in druk verkeer over meerdere rijbanen, omdat de rijhulpsystemen veel eerder de auto afremmen dan strikt noodzakelijk is.

Het rustgevende karakter van de LBX stelt je in staat om heel dicht bij de fabrieksopgave van het verbruik te komen. Alleen bij snelheden boven de 100 km/h zien we de verbruiksmeter wat oplopen, maar ondanks een flink aantal snelwegkilometers na 19:00 realiseren we een testverbruik van 5,3 liter op de 100 kilometer. Rijd je vaak overdag of in langzamer rijdend verkeer, dan weten we zeker dat je zuiniger dan de fabrieksopgave uitkomt. En dat betekent dat minder dan 1 op 20 eenvoudig in het verschiet ligt.

Overigens zie je nog regelmatig een pompstation met de Lexus, ondanks de goede verbruikscijfers. De brandstoftank is namelijk 36 liter, wat op zich geen probleem is aangezien je daarmee ruim 700 kilometer ver komt. De auto geeft echter al vrij snel aan dat je moet tanken. Zo stopten we voor een tankbeurt, omdat we volgens de Lexus nog maar 18 kilometer konden rijden. Toch klikte het vulpistool al na 27 getankte liters en dat betekent dat er nog ruim een kwart tank gevuld was voordat we stopten. Stilvallen met een lege tank is voor een hybride niet zo'n pretje, dus we snappen dat Lexus de veiligheidsmarges wat hoger zet. Maar op deze manier is het weergegeven rijbereik door de boordcomputer niet meer serieus te nemen en ga je al snel de tankmeldingen negeren.

Goede kaarten

De LBX is de meest bereikbare Lexus in jaren met zijn vanafprijs van 36.995 euro. Zoals het een echt premium-merk betaamt houdt het echter niet op na het aftikken van dat bedrag. Er zijn behoorlijk wat uitrustingsniveaus te selecteren, die het nodige toevoegen aan aanwezige luxe of uitstraling. Wij rijden de Cool die veruit het dikste in de spullen zit, wat ook wel mag na een meerprijs van 6.500 euro. Toch zijn er behoorlijk wat zaken die we dan nog moeten aanvinken, zoals een elektrisch bedienbare achterklep, adaptieve koplampen en het spetterende Sonic Copper als lakkleur.
Het totaallijstje doet de prijs van de LBX oplopen tot meer dan 53 mille en voor dat geld rijd je bijvoorbeeld ook een Volvo XC40 of Mercedes-Benz GLA. Die zitten dan wellicht niet zo dik in de spullen, maar zijn wel een stukje ruimer.

Weet je jezelf te beheersen bij het aanvinken van de opties, dan kun je voor iets meer dan 40.000 euro al een prima aangeklede LBX rijden en dat vinden we een prijs die goed past bij een luxe cross-over in het B-segment. Auto's als de Peugeot 2008 en Opel Mokka zijn wellicht iets goedkoper, maar missen de uitstraling en comfort die een

Lexus met zich meebrengt.

De Lexus LBX bewijst zich als een robuuste en zuinige reiswagen, die behoorlijk wat luxe voor een B-segmenter biedt. Of dat genoeg is om de Lexus-showrooms weer zo vol als in de CT-tijden te laten lopen, wachten we af. Maar de auto heeft in ieder geval goede kaarten.

Plus

+ Echt zuinig
+ Heel stil en gerieflijk
+ Prettige bediening via head-up display

Min

- Erg snel een tankmelding
- Prijs loopt hard op