



## Lexus NX

### De slimste

Autotest | SUVs zijn stoer, ruim en comfortabel. Maar ze zijn ook kostbaar, zowel in aanschaf als gebruik. Daarom bieden bijna alle merken inmiddels kleine SUVs aan. Lexus is een van de laatste fabrikanten om een compacte SUV te introduceren. En het merk belooft alles beter te doen dan de gevestigde orde. De Lexus NX zou beter rijden, zuiniger zijn en mooier zijn dan de concurrentie.

Om met dat laatste te beginnen: "mooi" is puur persoonlijk. Maar, iedereen zal het er mee eens zijn dat de NX zich nadrukkelijk onderscheidt van de massa. Lexus kiest voor harde, rechte lijnen en combineert dat met gespierde proporties.

Binnenin doet de NX meer vertrouwd aan. Zoals gebruikelijk bij Lexus, is gekozen voor hoogwaardige materialen die echter heel wat minder futuristisch zijn dan de buitenkant doet vermoeden. Lexus meldt zelfs vol trots dat het hout hetzelfde is als wordt gebruikt op Yamaha piano's. Prachtig, maar niet helemaal in lijn met de rest van de auto. Waar is het carbon? Het aluminium of desnoods magnesium?



Ook typisch Lexus: het dashboard is nadrukkelijk om de bestuurder en bijrijder heengebouwd. Terwijl sommige SUV's een bijna overweldigend gevoel van ruimte geven, is de NX knus en geborgen als een coupé. De bestuurder "ligt" dan ook bij voorkeur iets onderuit als in een sportwagen. De ruimte achterin (met elektrisch verstelbare achterbank!) is prima en dat geldt ook voor de bagageruimte.

## Uitrusting

Met de juiste opties biedt de NX alles wat Lexus op technisch gebied in huis heeft. Dat begint met de gebruikelijke zaken zoals radargestuurde cruise control, volautomatische parkeerhulp, een automatische stuurcorrectie bij het onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek en het magistraal klinkende audiosysteem van Mark Levinson (alhoewel die laatste nog beter klinkt in de goedkopere Lexus IS).



Het audio-, navigatie- en communicatiesysteem wordt voortaan bediend middels een "touch pad" waarvan het oppervlak voelbaar verandert om het gevoel van knoppen te geven. Het idee hier achter is heel slim, maar in de praktijk blijft het minder handig dan de druk/draai-knoppen van de concurrentie.

Ook nieuw is de mogelijkheid tot draadloos opladen van een smartphone. Afhankelijk van het gebruikte toestel is hiervoor een hoesje (iPhone) of een sticker met USB-aansluiting (Android) voor nodig. Het laden is makkelijk en effectief, maar desondanks werd de iPhone 5 minuten na aanvang van de rit alsnog via een kabel aangesloten. Om volop te kunnen genieten van de kwaliteit van het Mark Levinson audiosysteem schiet een Bluetooth-verbinding namelijk tekort.



De meest waardevolle voorziening is het "head-up display", waarmee belangrijke informatie van de bestuurder tegen de voorruit in het blikveld wordt geprojecteerd (let op: dit is niet leesbaar wanneer de bestuurder een Polaroid-bril draagt). Dit werkt in de praktijk zo prettig, dat de traditionele klokken achter het stuurwiel bijna overbodig zijn.

## Hybride: de theorie

Hét sterkste punt van iedere Lexus, en dus ook de NX, is de hybride-aandrijving. Onder de motorkap zijn zowel een benzinemotor als een elektromotor te vinden. De gedachte hier achter is dat onderweg veel energie verloren gaat door uitrollen of remmen. De hybride-aandrijving zet dit om in elektriciteit die later door de elektromotor wordt gebruikt om de benzinemotor te assisteren. Op momenten dat het verbruik sterk zou toenemen (accelereren, klimmen), springt de elektromotor bij en dat verlaagt het gemiddelde verbruik aanzienlijk.



De computer bepaalt wanneer welke motor actief is en wanneer hoeveel energie wordt teruggewonnen. De bestuurder heeft hier enige invloed op, zo is er een "eco" modus om extra zuinig te rijden en een "sport"-stand waarin beide motoren elkaar aanvullen om maximaal te presteren. In de stad kan met een druk op de knop 3 km lang geheel elektrisch (en dus uitstootvrij) worden gereden.



## Hybride: de praktijk

Het gecombineerde vermogen van beide motoren bedraagt 197 pk / 210 Nm. Daarmee lijkt de NX zeer krachtig, maar de daadwerkelijke prestaties weten weinig indruk te maken. Meer gasgeven resulteert vooral in meer rijgeluiden, maar niet in spectaculaire prestaties. (0 naar 100 km/u in 9.2 sec., topsnelheid 180 km/u). Bovendien produceert de CVT ("automaat") dan een zeurderig geluid. Vreemd, want met de gefacelifte Lexus CT leek dit euvel te zijn verholpen.

Het belangrijkste voordeel van hybride-aandrijving is het lage verbruik. Volgens Lexus verbruikt de NX gemiddeld 5 liter per 100 km en daarmee komt de auto (voor zolang het duurt) in aanmerking voor 20% bijtelling.





In de praktijk is dit verbruikscijfer onhaalbaar. Een zuinigheidsrit kostte 5.9 liter per 100 km. Over de gehele testrit kwam het verbruik, inclusief sportieve uitpattingen, uit op 6.4 liter per 100 km. Dat is vergelijkbaar met het praktijkverbruik van de dieselmotoren van de concurrentie en daarmee scoort de NX nog steeds uitstekend. De vaste kosten van een benzineauto zijn immers heel veel lager.

Nog een voordeel: hybride-aandrijving biedt meer comfort dan een traditionele motor. Bij lage snelheden rijdt de NX elektrisch. Dat is niet alleen heel stil, maar een elektromotor biedt ook meer souplesse dan een verbrandingsmotor. Bij kalm rijden spint de benzinemotor zacht in de achtergrond alsof de NX een grote limousine is. In feite heeft de 2.5 liter viercilinder licht werk omdat de elektromotor bijspringt.

## Weggedrag

Standaard drijven beide motoren de voorwielen aan. Optioneel is de NX te voorzien van een tweede elektromotor die de achterwielen aandrijft. Dit is puur een veiligheidsvoorziening, de Lexus NX heeft geen enkele pretentie tot terreinrijden. De NX is puur gemaakt voor gebruik op de verharde weg (daarmee is het gerucht dat de NX onderhuids zou zijn gebaseerd op de Toyota RAV4 ook teniet gedaan).

Dankzij de beschaafde afmetingen is de NX absoluut geen intimiderende auto om te rijden. De hoge zit geeft echter wel een beter overzicht over het verkeer dan een gewone auto. Ondanks de hoge zit helt de NX nauwelijks over. In de stad is de NX goed hanteerbaar, maar de draaicirkel is storend groot.



dan de rest, is puur persoonlijk. Dat de NX daarmee slimmer is dan de rest, dat staat vast. ■

De besturing is licht, maar het gevoel in het stuurwiel is desondanks goed. Daarbij is duidelijk merkbaar dat de NX perfect in balans is. Ook wanneer sportief wordt gereden, vangt het geavanceerde onderstel oneffenheden in het wegdek perfect op en laat de NX zich niet zomaar uit koers brengen.

Toch biedt de NX geen rijplezier in de traditionele zin (sportwagen-karakter). In plaats daarvan doet de NX alles met veel meer gemak dan andere SUVs en dat geeft de auto een heel eigen karakter. De bestuurder heeft niet het gevoel een machtige machine te besturen, maar omdat de NX hetzelfde bereikt met minder inspanning voelt de NX-rijder zich veel slimmer.

## Conclusie

Lexus introduceert als één van de laatste "premium"-merken een compacte SUV. Een proefrit leert dat Lexus de tijd nuttig gebruikt heeft. De NX biedt alles wat de concurrentie biedt, op één ding na. Volgens Lexus stelt de klant geen prijs op terreinwaardigheid en daarom kon de fabrikant zich geheel richten op de kwaliteiten op de verharde weg.

De rijeigenschappen kunnen worden samengevat als comfortabel met een sportieve ondertoon. Ook als het gaat om luxe en ruimte weet de NX te overtuigen. Tenslotte zorgt de hybride-aandrijving voor meer comfort, een lager verbruik en lagere (gebruiks)kosten. Of de Lexus NX daarmee beter is



# Specificaties

## Lexus NX 300h President Line

### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 463 x 185 x 165 cm |
| Wielbasis                 | 266 cm             |
| Gewicht                   | 1.785 kg           |
| Aanhanger                 | 750 kg             |
| Aanhanger geremd          | 1.500 kg           |
| Tankinhoud                | 56 l               |
| Bagageruimte              | 550 l              |
| Bandenmaat                | 225/60R18          |

### Motor en prestaties



|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud              | 2494 cc           |
| Cilinders / kleppen      | 4/4               |
| Vermogen                 | 197 pk @ 5700 tpm |
| Koppel                   | 210 Nm @ 4200 tpm |
| Aandrijving              | voorwielen        |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 9,2 sec.          |
| Topsnelheid              | 180 km/u          |
| Verbruik gemiddeld       | 5,2 l / 100 km    |
| Verbruik stad            | 5,3 l / 100 km    |
| Verbruik buitenweg       | 5,1 l / 100 km    |
| CO2 uitstoot             | 121 gr. / km      |

### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 70.990,- |
| Prijs instapmodel | € 45.990,- |