



Lexus RX (2003 - 2009)

Op niveau

Autotest | Een "SUV" (Sports Utility Vehicle) combineert de uitstraling van een terreinauto met de rijkwaliteiten van een personenauto. Een dergelijke mengvorm resulteert in de praktijk echter maar al te vaak in een auto die van beide net niets is. Ook Lexus, dat continu streeft naar perfectie, heeft een SUV in het programma. Hoe lost het prestigieuze merk dit heikele probleem op?

Niveau 1: de snelweg

Het is druk op de ringweg rondom Antwerpen. Buiten is het 36 graden. Zakenauto's zwermen nerveus om trage caravan-trekkende gezinsauto's heen. In de Lexus RX300 is het een comfortabele 23 graden, de passagier kiest nog een graadje minder. De rust is nagenoeg perfect. In de verte is de goedmoedige brom van de 3-liter 6-cilinder hoorbaar die met slechts 1.800 toeren per minuut 100 km/u op de teller tovert. Alleen het HiFi-systeem verbreekt de stilte met de haarzuivere weergave van een lokale Belgische radiozender. Het zitcomfort op de elektrisch verstelbare en verwarmbare zetels is beter dan dat in menig huiskamer. Door de hoge zit kijkt de bestuurder kalm over het drukke verkeer uit.

Het valt op dat de RX300 een beduidend beter weggedrag heeft dan menig andere SUV. De reactie op het stuurwiel is voor een auto als deze direct en in de bocht geeft de RX300 een vertrouwenwekkend gevoel. Dat is te danken aan de luchtvering van deze President-uitvoering. Daarmee is de rijhoogte naar wens aan te passen. Voor deze snelwegrit staat de auto zo laag mogelijk op de poten. Daarmee is het zwaartepunt laag en rijdt de RX300 als een

uitzonderlijk grote, maar wel stabiele auto. Pas bij zeer hoge snelheden (> 170 km/u), is alsnog merkbaar dat dit een hoge auto is en reageert de RX300 bij remmen of sturen heviger dan een conventionele auto.



Niveau 2: de buitenweg

De route loopt verder door de stad en over provinciale wegen. Daarom kiest de bestuurder (al rijdende) het neutrale niveau. Dan is de zithoogte gelijk aan die van andere full size SUV's. De veerwegen zijn nu langer, waardoor de auto comfortabeler is op slecht wegdek. In een snel genomen bocht is nu goed te horen en te voelen hoe de enorme banden werken en wringen om alle 1810 kg Lexus in het gewenste spoor te houden. Het is vooral een kwestie van gewenning, want dankzij de vierwielaandrijving is de grip ook bij slecht weer gegarandeerd. Bovendien is dit topmodel uit de RX300-reeks voorzien van alle actieve en passieve veiligheidsvoorzieningen die Lexus in huis heeft.

Op de buitenweg toont de motor een karakter dat kenmerkend is voor meer modellen van Lexus: de bestuurder heeft continu het gevoel een enorme reserve te hebben. De geringste beweging van de rechter voet brengt voor het gevoel een ware krachtexplosie teweeg. Het verwachte effect blijkt in de praktijk slechts een forse reserve, maar het maakt het rijden aangenaam en bijna verslavend. De 204 pk die de krachtbron levert is voldoende om deze grote Lexus tot een voldoende vlotte auto te maken, zonder echt uitdagend te worden.

Deze meest luxueuze uitvoering van de RX300 heeft diverse noviteiten aan boord die nieuw zijn voor Lexus of zelfs nieuw zijn voor het SUV-segment. Het eerste daarvan is het "Intelligent Adaptive Front Light System", kortweg: meesturende koplampen. In een woonwijk of op een kronkelend dijkje is goed te zien hoe de (Xenon) lampen niet met de neus van de auto mee gaan, maar met de ogen van de bestuurder! Uiteraard ontsteekt de verlichting automatisch, net zo als de ruitenwissers automatisch worden geactiveerd.

Niveau 3: terrein

Uit de vormgeving is al duidelijk dat deze laatste generatie SUV niet meer de oorspronkelijke terreinauto met rijeigenschappen van een personenauto is. De RX300 heeft vierwielaandrijving voor de veiligheid maar lijkt meer op een enorme stationcar. De ruimte binnenin is dan ook riant. De achterbank bestaat uit twee onafhankelijk te verstellen delen waar ook volwassenen meer dan comfortabel zitten. De achterruiten zijn voorzien van zogenaamd "privacy glas", waardoor een eventuele hoogwaardigheidsbekleder in deze "RX300 President" niet alleen in alle rust, maar ook in anonimiteit kan reizen.



Toch bestaat nog een zekere band met de terreinauto. De luchtvering kan nog een niveau hoger, waarna 3 cm extra ruimte is gemaakt tussen wiel en wielkast. De veerwegen zijn dan nog langer en het uitzicht vanaf de bestuurdersstoel is zo hoog dat de chauffeur het idee heeft een kleine vrachtwagen het terrein in te sturen. De buitenstaander is ook onder de indruk, want de RX300 heeft zich zojuist opgeblazen als een roofdier dat de rug opzet. De RX300 doet dit echter opnieuw voor gemak en comfort van de inzittenden. Het resultaat is voldoende om de bestuurder uit bewondering en ongeloof te doen lachen. Wanneer met ruim 50 km/u een zojuist omgeploegd veld door wordt gereden, hebben de inzittenden het idee dat dit slechts een oude klinkerweg is. De kuilen en hobbels zijn echter duidelijk voor de auto te zien!

Ondanks deze voorziening, positioneert Lexus de RX300 nadrukkelijk niet als terreinauto. Het systeem is bedoeld om extra comfort te bieden op extreem slecht wegdek, een veld, bospad of strand. De vierwielaandrijving wordt automatisch geregeld, lage gearing is niet beschikbaar. Bovendien is ook het motorkarakter zo gekozen dat de auto optimaal presteert op de snelweg of buitenweg. De krachtopbouw leent zich minder goed voor terreinrijden.

Niveau 4: op de bestemming

Na een enerverende en aangename rit, kan alleen maar een grootse afsluiting volgen. Dat begint

wanneer de niveauregeling automatisch terugkeert naar de laagste stand. Dit maakt in- en uitstappen eenvoudiger en voorkomt genante klimpartijen. Bij een zware last garandeert de automatische niveauregeling bovendien dat de auto altijd horizontaal blijft en dat bevordert de veiligheid.

Lexus heeft twee nieuwtjes voor het laatst bewaard. Het eerste daarvan is de achteruitrijcamera. Lexus beperkt zich daarbij niet tot de montage van een camera. Het display, dat ook wordt gebruikt voor het standaard gemonteerde DVD-navigatiesysteem en de ongekend uitgebreide boordcomputer, projecteert diverse hulplijnen over het beeld van de camera. Afhankelijk van de manier van parkeren, geven de hulplijnen precies aan wanneer de auto recht staat en hoeveel ruimte rondom vrij is. Op deze manier kan iedereen een gigant als deze parkeren!

De laatste noviteit is letterlijk en figuurlijk voor het laatst bewaard: de automatisch bediende achterklep. Met een druk op een knop in het dashboard of op de sleutel opent de achterklep automatisch. Uiteraard stopt het mechaniek zodra enige weerstand wordt ondervonden. Na een tweede druk op de knop, sluit de klep geheel automatisch. Met een vloeiende en gecontroleerde beweging komt de test tot een einde.



Conclusie

Lexus liep vooraan bij de ontwikkeling van de luxe SUV en toont met de RX300 de laatste stand van

zaken. De auto geeft goed aan wat de charme en de aantrekkingskracht van dit concept anno 2003 precies is. Terwijl een SUV vaak wordt geprezen als een terreinauto met de rijkwaliteiten van een personenauto, garandeert dat recept vooral teleurstelling. Lexus kiest daarom een heel andere invalshoek. De vormgeving maakt direct duidelijk dat de RX300 weliswaar hoog is als een terreinauto, maar daar eindigt de gelijkenis. De hoogte wordt omgezet in ruimte en overzicht. De vierwielaandrijving zorgt slechts voor een extra stuk veiligheid.

In het geval van deze "RX300 President" laat Lexus bovendien zien wat het in huis heeft, want werkelijk iedere denkbare optie is op dit topmodel te vinden. Daaronder zijn een aantal noviteiten als luchtvering, meesturende koplampen en een automatisch bediende achterklep. De RX300 laat zien hoe een SUV eigenlijk bedoeld is. De RX300 President laat zien hoe een SUV in de fijnste vorm er uitziet. ■



Specificaties

Lexus RX (2003 - 2009) RX300 President

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	474 x 185 x 172 cm
Wielbasis	272 cm
Gewicht	1.810 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	72 l
Bagageruimte	439/ l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	2995 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	204 pk @ 5600 tpm
Koppel	283 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	12,2 l / 100 km
Verbruik stad	16,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	9,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 74.700,-
Prijs instapmodel	€ 57.700,-