



Lexus RX400h

Ta Panta Rei

Autotest | Zeg "Athene" en de reactie is steeds dezelfde: "smerige stad", na een stilte gevolgd door "maar wel mooi". Een flinke SUV levert een soortgelijke reactie op: "asociaal" en even later "maar wel stoer". Nu heeft Lexus een oplossing voor beide problemen: de RX400h belooft tegelijkertijd alle luxe en prestaties van een topklasse SUV, maar koppelt daar een bescheiden en milieuvriendelijk karakter aan. Dat mag de auto waarmaken in ... Athene.

Een van de redenen van alle smog in grote steden is het feit dat een verbrandingsmotor niet geschikt is voor stadsverkeer. Bij een hoge (> 80 km/u) en continue snelheid is een benzine- of dieselmotor efficiënt en zuinig. Maar in de stad met veel remmen en optrekken is een dergelijke motor juist uiterst inefficiënt. Om van stilstaan met draaiende motor maar te zwijgen. Smogwaarschuwingen, mondkapjes en drastische overheidsmaatregelen zijn het gevolg.

Veel geschikter voor stadsverkeer is een elektromotor. Die heeft geen uitstoot en is juist zeer efficiënt bij lage snelheid. Helaas doet de elektromotor het weer minder goed op de snelweg. Lexus combineerde beide motoren daarom in de nieuwe RX400h. De "h" staat daarin voor "hybride" ofwel "kruising van twee technieken".



Hybride

Deze techniek is eerder en met groot succes geïntroduceerd in de Toyota Prius. Nu gaat de fabrikant echter een stap verder, want de RX400h is een SUV en dus voorzien van vierwielaandrijving. De auto beschikt daarom over drie motoren: een benzinemotor op de voorwielen, een elektromotor op de voorwielen en een elektromotor op de achterwielen. Omdat de achterwielen alleen worden aangedreven door een elektromotor, konden veel

mechanische delen van een traditionele vierwielaandrijver achterwege blijven. Dat maakt de auto lichter en dus zuiniger.



Een computer bepaalt wanneer welke motor het meest efficiënt is. Dat kunnen één, twee of zelfs alle drie de motoren tegelijk zijn. De computer zorgt er ook voor dat de accu's van de elektromotoren tijdens het rijden worden bijgeladen; deze elektro-auto hoeft dus nooit aan het stopcontact.

Japans vernuft

Dit drie-motorige stuk Japans vernuft gedraagt zich in de praktijk als een uiterst gespierde SUV die op z'n zachtst gezegd van opschieten houdt. Daarbij gromt de zes-cilinder benzinemotor op z'n tijd met een buitengewoon fraai diep gesmoord geluid alsof het een sportwagen is. Tegelijkertijd is de auto zo comfortabel dat de inzittenden geen enkele notie van snelheid hebben. 80 km/u geeft dezelfde sensatie als 180 km/u, alleen het overige verkeer lijkt nóg langzamer.

Niet alleen op de snelweg, maar ook in de stad is de RX400h uitzonderlijk snel. Een elektromotor hoeft geen toeren op te bouwen om te presteren, maar levert direct kracht. De acceleratie bij een verkeerslichtsprint is daarom verbluffend. Het hoge comfort komt terug in de manier waarop de kracht wordt opgebouwd. Terwijl een traditionele auto tijdens het schakelen aan snelheid verliest, zorgen de elektromotoren en de "e-CVT" versnellingsbak ervoor dat de Lexus schijnbaar moeiteloos en schokvrij blijft accelereren.



Terwijl nauwelijks rekening is gehouden met het verbruik en meer dan eens het volle vermogen is aangesproken, kwam het gemiddelde verbruik toch uit op 9.3 liter per 100 km. Lexus belooft een gemiddelde van 8.1 liter per 100 km en dat moet met een rustige rijstijl zeker haalbaar zijn. Samen met de lage uitstoot betekent dat dat de RX400h over een jaar 2.6 ton minder CO2 uitstoot dan een vergelijkbare SUV. In vergelijking met een vergelijkbare diesel SUV is de uitstoot 1,8 ton lager.



Comfort

Het comfort is tegelijkertijd het sterkste als het zwakste punt van de RX400h. Omdat de bestuurder nauwelijks enige snelheid ervaart, liggen de

bochtsnelheden ongemerkt hoger dan in een andere auto. De combinatie van een fors gewicht, hoog zwaartepunt, indirecte besturing en zachte vering zorgen ervoor dat de grens sneller is bereikt dan verwacht. De gemiddelde auto kan de Lexus op dit moment nauwelijks bijhouden, maar voor de RX400h-bestuurder lijkt de grens snel overschreden en gieren de banden het uit. Dan staan alle hulpsystemen die Lexus biedt paraat, inclusief het nieuwe VDIM (zie testverslag Lexus GS430 voor details).

De remmen hebben geen enkel probleem met de bijna 2 ton wegende SUV en weten de auto onder alle omstandigheden met groot gemak tot stilstand te brengen. Bij afdalen valt op dat het remmend vermogen van motor en automatisch minimaal is. Dat is soms prettig omdat de auto extra lang uitrolt en dan nauwelijks brandstof verbruikt. Ondanks een speciale berg-modus, is ditzelfde gedrag op slingerende bergweggetjes juist onprettig.

Verwennerij

Onder comfort valt ook een riante uitrusting. Die is aangepast aan de hybride-techniek. Zo is de airconditioning niet mechanisch, maar elektrisch. Ondanks de zinderende hitte in de binnenstad van Athene, blijft de (links/rechts gescheiden) airco onverminderd actief wanneer de auto alleen op de elektromotoren rijdt. De verwarming van de elektrisch verstelbare lederen stoelen is voor de gelegenheid niet uitgeprobeerd. Ook een DVD-gebaseerd navigatiesysteem (Griekenland is nog niet in kaart gebracht!), achteruitrijdcamera en elektrisch bedienbare achterklep behoren tot de standaarduitrusting.

Met zoveel verwennerij dringt de vergelijking met lekker eten zich als vanzelf op. Maar dit is een heel bijzondere maaltijd, want hier wordt niemand dik van. Met de Lexus RX400h is het continu genieten zonder schuldgevoel.



Conclusie

Lexus belooft met de RX400h de prestaties van een 8-cilinder voor de prijs van een 6-cilinder met het verbruik van een 4-cilinder. Een testrit bewijst dat dit hoogstandje van techniek die belofte helemaal waar maakt. De auto is razendsnel en minstens zo comfortabel als een limousine in deze prijsklasse. Als extra biedt deze SUV een enorme hoeveelheid ruimte en vierwielaandrijving (met slechts zeer beperkte off-road capaciteiten). Desondanks is het verbruik spectaculair veel lager dan dat van alle vergelijkbare auto's.

Met een instapprijs van 66.000 euro is de Lexus RX geen koopje, maar de auto is het bedrag absoluut waard. Het prijsverschil met de minder gespierde RX300 bedraagt 7.600 euro. Daarvoor krijgt de koper echter meer dan alleen de hybride aandrijving. De RX400h is iets rijker aangekleed en bovendien voorzien van Lexus' revolutionaire VDIM veiligheidssysteem.

"Ta Panta Rei" is een uitspraak van de Griekse filosoof Heraklitos. Het betekent "alles beweegt, niets blijft hetzelfde" en Lexus heeft met de RX400h voor flink wat beweging in het SUV segment gezorgd. ■



Specificaties

Lexus RX400h RX400h Executive

Maten en gewichten

| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 476 x 185 x 167 cm |
| Wielbasis | 272 cm |
| Gewicht | 1.975 kg |
| Aanhanger | 700 kg |
| Aanhanger geremd | 2.000 kg |
| Tankinhoud | 65 l |
| Bagageruimte | 439 l |
| Bandenmaat | |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud | 3311 cc |
| Cilinders / kleppen | 6/4 |
| Vermogen | 272 pk @ 5600 tpm |
| Koppel | 288 Nm @ 4400 tpm |
| Aandrijving | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 7,6 sec. |
| Topsnelheid | 200 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 8,1 l / 100 km |
| Verbruik stad | 9,1 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 7,6 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 192 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 71.290,- |
| Prijs instapmodel | € 57.700,- |