



Lexus LBX

Premium op zakformaat

Autotest | Een luxe auto is groot en duur. Tenminste, dat wordt algemeen aangenomen. Toch stelt Lexus nu dat het anders kan. De LBX is een compacte auto die toch het comfort en de exclusiviteit van een Lexus belooft. Kan de LBX dat waarmaken?

Om te beginnen is de naam exclusief. In de regel gebruikt Lexus twee letters en alleen in heel uitzonderlijke situaties wordt een naam bestaande uit drie letters gebruikt. De eerste keer was voor de supersportwagen LFA, nu dus voor de uitzonderlijke LBX.



De compacte afmeting maakt de LBX uitzonderlijk, de carrossievorm juist niet. De LBX is namelijk een SUV en dat is het meest populaire type auto in het compacte segment. De keuze voor een compacte SUV heeft ook te maken met de beschikbaarheid van een donormodel. Toyota biedt de Yaris Cross aan en door

dat model als basis te gebruiken kan Lexus het zich veroorloven om een relatief goedkope auto voor een kleine doelgroep te ontwikkelen.

En wees gerust: Lexus heeft de Toyota Yaris Cross niet zomaar gekopieerd. De basisvorm is weliswaar gelijk, maar er is geen enkel paneel hetzelfde. Sterker nog: om tot meer volwassen proporties te komen is de LBX langer en breder dan de Toyota. Om ervoor te zorgen dat de LBX groter voelt dan hij eigenlijk is, is de motorkap bewust vanaf de bestuurdersstoel zichtbaar gemaakt.



Ruimte

Tegelijkertijd is de cabine juist "knus" en uitnodigend, zoals gebruikelijk bij Lexus. Dat is grotendeels te danken aan de materiaalkeuze, terwijl de hoogwaardige afwerking zorgt voor het kwaliteitsgevoel dat hoort bij Lexus. Omdat een LBX wordt gekozen met het gevoel zijn geen klassieke uitvoeringen, maar "smaken" beschikbaar. Zo is de LBX naar keuze modern, sportief, elegant of klassiek. De testauto is een "Relax"-uitvoering en die stijl benadert de sfeer van een klassieke Lexus het meest met bruin leder, beige suède en panelen in zwarte pianolak.

De bestuurdersstoel is elektrisch verstelbaar en schuift automatisch naar achteren om in- en uitstappen makkelijk te maken. De chique fauteuils voorin gaan ten koste van de ruimte achterin, want die is matig. Daarbij valt op dat ook de bergruimte in het interieur beperkt is. Het dashboardkastje biedt net

voldoende ruimte voor een instructieboekje en de deurvakken zijn met een drinkfles en enkele paperassen ook vol. De bagageruimte is redelijk en, uiteraard, via een elektrisch bediende achterklep te bereiken.

Uitrusting

Een kleine auto kan onmogelijk de ruimte van een grote bieden. De uitrusting wordt daarentegen niet beperkt door de omvang van de auto. Binnen redelijke grenzen biedt de LBX daarom dezelfde luxe en veiligheidsvoorzieningen als de grote modellen van Lexus. Zo beschikt de LBX over het nieuwste infotainmentsysteem van Lexus. Het navigatiesysteem is "cloud gebaseerd", wat wil zeggen dat het rekenwerk en het kaartmateriaal van een server van Lexus komen. Om dit te activeren is echter een Lexus-account nodig en daarmee gaat een groot voordeel van ingebouwd infotainment ten opzichte van een smartphone verloren: anonimiteit. Bovendien: tijdens de test gaf de server van Lexus slechts een foutmelding en wilde het niet lukken om een test-account te maken.

Bij de LBX werken het head-up display en de knoppen op het stuurwiel op een unieke manier samen. De fysieke knoppen kunnen namelijk meerdere functies vervullen. Zodra ze worden aangeraakt, maar nog niet ingedrukt, is op het head-up display te zien welke functie ze vervullen. Heel handig!



Net als de grote modellen van Lexus is de LBX (te) voorzien van een audiosysteem van Mark Levinson.

Echter, hier speelt ruimte wel een rol omdat minder grote klankkasten in de portieren beschikbaar zijn en minder ruimte kon worden gevonden voor een subwoofer. Het geluid is daarom helder, maar de overdonderende slagkracht van de audiosystemen van de grote modellen van Lexus ontbreekt in de LBX.

Veiligheid

Op het gebied van actieve veiligheid kon de LBX tijdens de testperiode helaas niet bekoren. De LBX geeft meer waarschuwingen dan andere auto's, leest ook meer verkeersborden die niet voor de auto bedoeld zijn (maar voor een parallelweg), geeft minder speelruimte (er mag geen moment te hard worden gereden) en laat de hulpsystemen minder makkelijk uitschakelen. De LBX waarschuwt zelfs voor naderend verkeer van achteren, maar tijdens de testperiode is dit slechts als hinderlijk en niet als behulpzaam ervaren. De binnenspiegel geeft dit al prima weer en een schematische weergave op een beeldscherm voegt daar niets aan toe.

Om te voorkomen dat het portier wordt geopend wanneer er een fietser of voetganger aankomt heeft de LBX zogenaamde "e-latches". Dit is elektrische portiervergrendeling die de computer kan blokkeren als dat nodig is. Echter, ze maken geen geluid en daarom heeft de bestuurder nooit een geruststellende klik bij het ver- of ontgrendelen van de auto (alleen de wel dan niet ingeklapte buitenspiegels moeten duidelijk maken of de auto wel dan niet op slot is).



Hybride

De LBX wordt aangedreven door dezelfde 1.5 liter driecilinder hybridemotor als de Toyota Yaris. Echter, bij Lexus is de sterkste variant (136 pk / 120 Nm) standaard. Omdat Toyota / Lexus' hybride-techniek dat vereist, is een automaat standaard. Daarmee zijn de prestaties ruim voldoende, maar logischerwijs ontbreekt de overmacht van een grotere Lexus. Wanneer meer vermogen wordt gevraagd is bovendien (kortstondig) een driecilinder-roffel hoorbaar en dat doet afbreuk aan het Lexus-gevoel. Gelukkig maakt de LBX dit goed meer zeer lage verbruikscijfers. Tijdens een week rijden varieerde het verbruik steeds tussen de 1 op 20 en 1 op 25.

Bovendien is de LBX leverbaar met vierwielaandrijving. In tegenstelling tot veel andere auto's met elektrische vierwielaandrijving heeft de LBX in deze versie niet meer vermogen. De beperking zit namelijk in de batterij. Die heeft slechts het vermogen om één elektromotor maximaal van stroom te voorzien, of om dit over beide te verdelen. De vierwielaandrijving komt uiteraard wel de grip op slecht of glad wegdek ten goede (i.e. extreem weer, wintersport).



Weggedrag

En de LBX met 4wd heeft nog een voordeel: de achterwielophanging is verfijnder! Dit maakt de auto net even rustiger op de snelweg en iets stabiel in de bocht. Dat laatste zorgt bovendien voor meer vertrouwen in de auto, waardoor als vanzelf minder geremd wordt voor bochten. Tegelijkertijd valt op dat

de "rechtuit stabiliteit" zeer goed is, wat betekent dat nauwelijks stuurcorrecties nodig zijn op de snelweg. Ook het stuurgevoel, de communicatie tussen het mechaniek en de bestuurder, is bovengemiddeld goed voor een compacte auto. De hier gereden "Relax"-uitvoering heeft een geluidwerende laag in het glas en daarom is de rijwind minder hoorbaar. Echter, daardoor vallen geluiden van de banden juist extra op.

Tegelijkertijd blijft merkbaar dat de LBX een compacte auto is en dat de natuurwetten ook voor Lexus gelden. Verwacht dus geen comfortabel "zoevende" auto die oneffenheden uitvlakt en met een zekere grandeur reageert op commando's van de bestuurder. In plaats daarvan is de LBX dynamisch en wendbaar, maar dan wel met de verfijning van Lexus.

schittert de LBX juist met verfijnd stuurgevoel, fijne stoelen en een hoogwaardig audiosysteem. De LBX geeft daarom een meer volwassen gevoel dan de gemiddelde compacte SUV en overtuigt als "premium" product. ■



Conclusie

Ruimte is absoluut, dus alleen een grote auto kan grote ruimte bieden. Ook prestaties zijn absoluut, want alleen een grote motor kan grootse prestaties bieden. Echter, comfort en exclusiviteit zijn niet aan maat gebonden en dat is waar Lexus slim op inspeelt met de LBX. Binnen de beperkingen van een compacte auto, biedt de LBX luxe, verfijning en zelfs exclusiviteit.

Na een eerdere test op de matige wegen van Spanje, weet de LBX op het strakke asfalt in Nederland bovendien meer te overtuigen. Op slecht wegdek kan de LBX zijn omvang niet verhullen. Op goed wegdek



Specificaties

Lexus LBX

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

419 x 183 x 156 cm
258 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.440 kg
650 kg
750 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

36 l
332 l
225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1490 cc
3/4
136 pk @ 5500 rpm
120 Nm @ 3600 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

9.6 sec.
170 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

4.6 l / 100 km
6.2 l / 100 km
3.8 l / 100 km
109 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 44.995,-
€ 35.995,-