



Lexus NX

Middelgrote SUV van bovengemiddelde klasse

Autotest | Een SUV is een "Sports Utility Vehicle". Echter, in de praktijk wordt een SUV niet voor sport gebruikt, maar voor de dagelijkse woon-werk rit. Terreinrijden is er al helemaal niet bij, zodat ook de beloofde veelzijdigheid onbenut wordt gelaten. In feite is een SUV een "lifestyle" auto die wordt gekozen omdat hij bij de eigenaar past. Bij wie past de Lexus NX?

De Lexus NX is een middelgrote SUV en in dat segment is de grootste keuze. Lexus onderscheidt zich daarom nadrukkelijk met typisch Japanse vormgeving die warme, organische vormen combineert met moderne techniek. Dat gaat veel verder dan alleen het lijnenspel, want details zoals het patroon van de grille, de afwerkingskwaliteit en de gebruikte materialen maken het verschil tussen zomaar een SUV en het luxemerk Lexus. En dat is maar goed ook, want voor de helft van de prijs bieden doorsnee merken een even grote auto (waaronder de RAV4 van moederbedrijf Toyota).

"Ongeacht de gekozen uitvoering overtuigt de NX met verfijning en het oog voor detail dat hoort bij een "premium"-merk"



Ruimte en uitrusting

Ook binnenin overtuigt Lexus met luxe en zelfs overdaad. De stoelen zijn lekker groot, het dashboard is nadrukkelijk om de bestuurder en bijrijder heengebouwd en de aankleding is ronduit weelderig. Daar blijkt ook uit dat deze SUV absoluut niet bedoeld is als terreinwagen; daarvoor is alles te delicaat en verfijnd. De ruimte voor- en achterin is gemiddeld, want aan absolute afmetingen kan vormgeving of aankleding weinig veranderen.

De uitrusting is sterk afhankelijk van de gekozen uitvoering. Voor deze test zijn twee exemplaren gebruikt die samen de twee uitersten vertegenwoordigen. De auto op de foto's is de luxieuze "Executive Line" en daarbij is de uitrusting zelfs rijker en moderner dan die van Lexus grootste SUV: de RX. Dat komt omdat de NX van een veel latere generatie is. Dat blijkt onder andere uit de opzet van het dashboard met een groot beeldscherm dat van achter het stuurwiel lijkt door te lopen tot midden op het dashboard. Dit wordt aangevuld door een "head-up display" dat informatie in het blikveld van de bestuurder toont.

De diverse functies worden niet langer bediend met een muis, waarop Autozine en andere media jarenlang kritiek hebben geuit. Voortaan gebruikt Lexus aanraakgevoelige beeldschermen ("touch screens"), gesproken commando's (zonder slimme assistent) en knoppen op het stuurwiel. Die laatste werden tijdens de test het meeste gebruikt omdat de functies ervan zelf zijn te kiezen en omdat ze perfect onder handbereik liggen.

De functionaliteit van het audio-, communicatie- en navigatiesysteem laat weinig te wensen over. Dat is opmerkelijk omdat Toyota / Lexus op dit punt jaren heeft achtergelopen. De nieuwe generatie valt positief op met een lekker groot beeldscherm, snelle reactie op commando's en logische bediening. Mocht dit "infotainment"-systeem toch niet bevallen, dan kan de bestuurder ook kiezen voor de eigen smartphone middels Apple CarPlay of Android Auto.

Zoals gebruikelijk deed Lexus een beroep op specialist Mark Levison voor het audiosysteem. Eveneens zoals gebruikelijk resulteert dat in een glashelder, rijk en dynamisch geluid. Wel is het geluid in de NX iets killer dan gebruikelijk bij dit merk.



Veiligheid

Ook op het gebied van veiligheid zet Lexus stappen vooruit. Dat begint met kleine dingen. Zo worden de deurhendels voortaan elektrisch bediend. Dat vraagt enige gewenning omdat bij het vergrendelen van de auto geen klik ter bevestiging is te horen. Ook bij het ontgrendelen ontbreken de mechanische geluiden die worden geassocieerd met het correct functioneren. Het voordeel van de elektrische vergrendeling is dat de portieren automatisch blokkeren wanneer ze bij het openen een passerende fietser of auto zouden kunnen raken.

Optioneel heeft de binnenspiegel een camerafunctie en die is tijdens de test intensief en dankbaar gebruikt. Het voordeel van de camera is dat deze niet kan blinderen en daarom een rustiger beeld geeft dan een spiegel (die gewoon beschikbaar blijft). Naast deze nieuwigheden biedt de NX voortaan alle gangbare systemen om de bestuurder te assisteren bij het remmen, sturen en gasgeven.

Ondanks het feit dat alle functies in de praktijk naar behoren functioneerden, is er toch een kritiekpunt: de NX waarschuwt voor van alles en nog wat en doet dat stevast met hetzelfde geluid. De bestuurder heeft daarom geen idee wat er verkeerd gaat, alleen dat er iets verkeerd gaat. Daarnaast viel op dat het navigatiesysteem regelmatig waarschuwde voor naderend onheil zoals ongelukken, brokstukken en opstoppingen die er allemaal niet bleken te zijn (en ook niet werden gemeld door Google Maps, Waze of Apple Maps).

Hybride

Lexus stelt dat hybride-aandrijving de drempel tot milieuvriendelijk rijden verlaagt en daarom is de NX er niet als volledig elektrische auto en alleen als hybride. Voor Nederland betekent dat dat de NX relatief kostbaar is, zowel in aanschaf als in gebruik. Wanneer wordt gekeken naar de wereldwijde markt, is het echter onweerlegbaar een feit dat Lexus met zijn laagdrempeligheid zoveel hybrides heeft weten te verkopen dat dit meer CO2 heeft bespaard dan de (nog) kleine vloot van volledig elektrische auto's.

Toch slaat Lexus met de NX een iets andere koers in, want er is voortaan de keuze uit een hybride met of zonder stekker. Beide worden aangedreven door zowel een benzine- als een elektromotor. En beide winnen energie terug tijdens remmen en uitrollen. De standaard hybride kan daarmee een korte afstand (1 a 2 km) bij lage snelheid (max. 30 km/u) geheel elektrisch afleggen. Veel belangrijker is dat de

elektromotor de benzinemotor ondersteunt en dat maakt de NX sterker, soepeler en zuiniger dan een soortgelijke auto met alleen een benzinemotor. Een testrit over 600 km resulteerde in een verbruik van 1 op 15.



De plug-inhybride ("PHEV" voor "plug-in hybrid electric vehicle") heeft een grotere batterij die mede kan worden opgeladen aan een stekker (stopcontact thuis of publiek laadpunt). Dankzij de grotere batterij is het aandeel van de elektromotor veel groter. Met een volle batterij kan volgens de brochure 75 km geheel elektrisch worden afgelegd. Tijdens de test was dat 67 km. In de elektrische modus heeft de NX nog meer souplesse, waardoor de auto als vanzelf als een hoogwaardiger en moderner product wordt ervaren. Tegelijk is merkbaar dat de elektromotor zijn vermogen veel sneller opbouwt, waardoor de auto vlotter en levendiger is. Dankzij de lagere CO2-uitstoot is de meerprijs voor de PHEV minimaal en al na 10 tankbeurten terugverdiend.

Weggedrag

Hoe de NX rijdt is niet alleen afhankelijk van de gekozen aandrijving, maar ook van de uitrusting. Standaard heeft de NX een goedmoedig weggedrag, waarbij de balans uitslaat naar comfort ten koste van dynamiek. Desondanks is de wegligging goed en is weinig merkbaar van een hoog zwaartepunt of hoge bouw. De besturing is licht, maar tegelijkertijd exact.

De "F-Sport" heeft kortere veerwegen, waardoor de

auto sneller reageert op commando's van de bestuurder. Daardoor voelt de auto net even lichter en kleiner dan hij eigenlijk is, zonder zijn waardigheid te verliezen natuurlijk.



Conclusie

Voor wie is de Lexus NX bedoeld? Voor hen die worden aangetrokken door typisch Japanse vormgeving die natuurlijke vormen combineert met moderne techniek. Wie de voorkeur geeft aan klassieke luxe zal zich prettig voelen bij luxueuze uitvoeringen zoals de hier getoonde "Executive Line". De "F-Sport" geeft juist een iets sportiever karakter.

Daarnaast is de NX bedoeld voor mensen die niet gediend zijn van elektrische aandrijving en bereid zijn daarvoor de prijs te betalen (want vergelijkbare elektrische auto's zijn voordeliger in aanschaf en bereik). Alhoewel de NX verkrijgbaar is als hybride met of zonder stekker, is die eerste veruit favoriet. De NX plug-inhybrid is veruit superieur in comfort, prestaties en verbruik tegen een minimale meerprijs. Bovendien biedt deze versie diverse voordelen van elektrisch rijden, zonder zorgen over bereik of beperking van het aanhangergewicht.

Ongeacht de gekozen uitvoering overtuigt de NX met verfijning en het oog voor detail dat hoort bij een "premium"-merk. En dat is een hele prestatie, want meestal zijn het alleen de grotere modellen die zo'n bevoorrecht gevoel weten te geven. Kortom: de

Lexus NX is een middelgrote SUV met
bovengemiddelde kwaliteiten. ■



Specificaties

Lexus NX

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	466 x 186 x 167 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.865 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	520/1411 l
Bandenmaat	235/50R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	2487 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	244 pk @ 6000 rpm
Koppel	239 Nm @ 4300 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	7.7 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	6.2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	143 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 77.995,-
Prijs instapmodel	€ 64.995,-