



Lexus RZ

ReuZen-stappen

Autotest | Groot nieuws bij Lexus! Het luxemerk uit Japan introduceert een grote, elektrisch aangedreven SUV. Dat is een welkome aanvulling op het huidige aanbod, maar het leidt ook tot vragen. Van nature is iedere elektrische auto al stil, snel en soepel. Dus hoe zorgt Lexus ervoor dat de "RZ" de meerwaarde biedt die zo typisch is voor het merk?

Eerst de naam. De RZ wordt gepositioneerd onder de "RX" en afgaande op de letter "Z" zou de RZ bovenaan moeten staan in de pikorde. Echter, bij Lexus gaat het niet om de volgorde van de letters, maar om de betekenis. De "R" staat voor "radiant" ofwel "energiek". De "Z" verwijst naar zowel "nul emissie" ("zero emission") als de Z-as in de wiskunde die een extra dimensie geeft.



Vormgeving

En die extra dimensie is waar het allemaal om draait bij de RZ! De RZ staat namelijk op een exclusief voor elektrische auto's ontwikkeld platform. Er is dus geen versie met benzine- of dieselmotor. Dit unieke platform gaf de ontwerpers de nodige vrijheid die een gedeeld platform niet biedt. Daarom is de RZ veel dynamischer en gestroomlijnder dan de andere SUV's van Lexus. Let daarbij op de lage neus met de kenmerkende lijnen die voorheen alleen in de grille van een Lexus waren te vinden.

Heel bijzonder zijn de twee kleine spoilers op de achterklep. Hiermee zouden wervelingen van de lucht naast de auto teniet worden gedaan, waardoor de auto stabielerechtruit zou rijden.



Daarbij zorgt het "e-TGNA" (electric Toyota Global New Architecture) platform voor veel binnenruimte, gecombineerd met extra stevigheid (voor de veiligheid en goede rijeigenschappen). Zo is de batterij niet alleen in de vloer verwerkt, maar maakt deze zelfs deel uit van de dragende constructie. Steviger kan niet!

Dankzij dit platform is de binnenruimte uitmuntend. Ondanks de hoge bouw is de zit ongebruikelijk laag voor een SUV, alsof het een coupé is! In absolute zin is de ruimte voorin prima. De ruimte achterin is niet alleen goed, maar zelfs beter dan die van de grotere RX! Kortom: alleen al met de zit weet de RZ zich te onderscheiden!

Uitrusting

Zoals het hoort bij een "premium merk" is de cabine gemaakt van hoogwaardige materialen. Die bestaan voortaan deels uit gerecycleerde grondstoffen om de milieubelasting al tijdens de productie te verminderen. Daarom is de uitstraling wat minder warm en weelderig dan gebruikelijk bij Lexus.

Net als veel andere auto's kan ook de RZ de kleur van de interieurverlichting variëren. Nieuw is de mogelijkheid om patronen op het deurpaneel te tonen en dat geeft dezelfde warme schaduwen op de grond als onder het bladerdak van een bos. Het is allemaal heel subtiel, maar viel zelfs tijdens het proefrijden meteen in positieve zin op.

Ook nieuw is de verwarming. Om stroom te besparen is de RZ voorzien van een "verwarmingspaneel". Volgens Lexus verbruikt dit 70 Watt voor de bestuurder en 170 Watt voor de passagier, tegenover 5.000 Watt voor een conventionele verwarming. Tijdens de test is deze verwarming bovendien als meer natuurlijk ontvangen omdat geen warme lucht het interieur in wordt geblazen, maar de inzittenden simpelweg opwarmen.



Elektrische auto: prestaties en bereik

De RZ is standaard voorzien van een batterij met een capaciteit van 71 kWh. Afhankelijk van de wielmaat bedraagt de actieradius hiermee zo'n 400 km. Ook met de maximale laadsnelheid breekt de RZ geen records, maar dat was ook niet de opzet. Lexus heeft

een balans gezocht tussen gewicht, bereik, prestaties en prijs en de gekozen combinatie is wat Autozine betreft een geslaagde.

Iedere RZ is voorzien van een zogenaamde "e-Axle". Dit staat voor het variabel verdelen van de aandrijfkraften over alle vier de wielen, afhankelijk van de omstandigheden, het gevraagde vermogen en de stuuruitslag. Dit is echter niet uniek en het belangrijkste verschil met de concurrentie is, dat Lexus er een mooie naam aan geeft.

Met de twee motoren is de RZ goed voor 313 pk / 435 Nm. Lexus heeft ervoor gekozen dit vermogen aan te wenden voor spektakel, want de RZ is gretig, bouwt razendsnel vermogen op en is daarmee opwindend snel. Het verschil tussen de verschillende rijmodi (alleen te selecteren via het centrale scherm) is gering, want zelfs in de eco-stand is de RZ venijnig snel!



In decelereren blinkt de RZ minder uit. In het rempedaal is duidelijk te voelen dat de RZ groot en zwaar is. Met "flippers" achter het stuurwiel kan in stappen worden gekozen hoe sterk de RZ snelheid vermindert bij het loslaten van het stroompedaal. Zelfs in de zwaarste stand (maximaal energie terugwinnen) houdt de RZ beduidend minder sterk in dan andere elektrische auto's. Daarom kan niet met één pedaal worden gereden en dat is een gemiste kans.

Sturen met een knuppel: One Motion Grip

De standaard RZ op standaard velgen (18 inch) heeft een ongelukkige combinatie van stevige vering en lange veerwegen, waardoor het koetswerk duikt bij remmen en overhelt in bochten. Toch zijn oneffenheden in het wegdek duidelijk voelbaar in de cabine. Lexus wil extra comfort bieden door de afstand tussen bestuurder en techniek zo groot mogelijk te maken. Echter, de bestuurder moet daardoor steeds afwachten hoe de auto op een commando zal reageren en dat geeft een weinig vertrouwenwekkend gevoel.

Het advies is daarom om te wachten tot 2025. Voor deze test is namelijk ook gereden met een prototype van de RZ dat is voorzien van "One Motion Grip". Dan heeft de RZ een stuurknuppel of "yoke" zoals een vliegtuig. Hierbij wordt het dashboard ook aangepast, want het eerste voordeel van een stuurknuppel is dat de klokken eenvoudig bovenop de stuurkolom kunnen worden geplaatst en makkelijker zijn af te lezen.



Dit voelt aanvankelijk "naakt", omdat de gebruikelijke barrière van de stuurrand en de klokken tussen de bestuurder en de buitenwereld is weggefallen. Sturen met een half stuurwiel vraagt enige minuten gewenning en in die tijd wordt duidelijk welke meerwaarde Lexus hiermee biedt.

Toch is het halve stuurwiel slechts een gimmick. Wat de RZ met "One Motion Grip" echt bijzonder maakt is het feit dat de stuuruitslag varieert met de snelheid (direct op lage snelheid, indirect op hoge snelheid). Een variabele stuuruitslag zou onmogelijk zijn met een vaste verbinding tussen het stuur en de wielen. Als

een bocht niet met exact dezelfde snelheid wordt in en uitgestuurd, dan zou het stuurwiel nooit meer naar de middenstand terugkeren. De geheel elektronische besturing lost dat probleem op.

En het resultaat is verbluffend! Op de snelweg is de besturing zwaar en indirect, waardoor het minder vermoeiend is om langdurig rechthoek te rijden. In de stad is de besturing juist zeer direct en dat geeft een superieur gevoel. Op een rotonde bijvoorbeeld volstaat een halve slag (150 graden) om rond te sturen. Het "wiebelen" van de conventionele RZ is het prototype met One Motion Grip (en 20 inch velgen) geheel vreemd, waardoor de auto nu juist een uitgesproken vertrouwenwekkend gevoel geeft. Met One Motion Grip is de RZ ongekend wendbaar en hiermee zet Lexus nieuwe normen.



Conclusie

Hoe weet de Lexus RZ zich te onderscheiden van elektrische auto's van alledaagse merken? Dat begint met bescheidenheid. Lexus heeft zich niet blindgestaard op cijfers, maar heeft een mooie balans gevonden tussen bereik, gewicht, prijs en prestaties.

Met nieuwe techniek wil Lexus vervolgens meer verfijning bieden dan gebruikelijk bij elektrische auto's. Zo moet de manier waarop het vermogen wordt opgebouwd en verdeeld over de voor- en achterwielen voor meer rust en een meer vertrouwenwekkend gevoel zorgen. Volledig

elektrische besturing kan samen met een camera die de weg "leest" het gedrag van de bestuurder voorspellen. Hoe effectief dit is ligt aan de gekozen opties. Op kleine velgen en met een conventionele stuurinrichting geeft de RZ een onzeker gevoel. Met One Motion Grip biedt de RZ juist een tot nu toe ongekenne combinatie van comfort en dynamiek.

Tenslotte onderscheidt de RZ zich met de typische Lexus-aanpak. De vormgeving combineert organische vormen met hoogtechnologische elementen. Het interieur is uitnodigend en dankzij de bouw op een platform dat is gemaakt voor elektrische auto's zeer ruim. Een warm welkom komt letterlijk en figuurlijk van de nieuwe en efficiënte verwarming. Kortom: deze luxe Japanner weet zich niet alleen te onderscheiden van andere elektrische auto's, de RZ zet zelfs ReuZen-stappen voor het merk Lexus.



Specificaties

Lexus RZ

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

481 x 190 x 164 cm
285 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.150 kg
750 kg
750 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

71 kWh
I
235/50R20

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

313 pk @ 1 rpm
435 Nm @ 1 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

5.6 sec.
160 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

18.10 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

407 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 68.995,-
€ 61.995,-