



Lexus UX Electric Groener geworden

Autotest | De merknaam Lexus is bijna synoniem voor hybride. Lexus onderscheidt zich niet alleen met de vormgeving en rijeigenschappen, maar bovenal met de combinatie van een benzine- en elektromotor. Echter, inmiddels is de rest van de wereld overgestapt op volledig elektrische auto's. Met de "UX Electric" maakt ook Lexus nu deze logische volgende stap. Is de UX daarmee nog groener geworden?

De Lexus UX werd geïntroduceerd in 2019. Toen al werd een volledig elektrische versie aangekondigd. Echter, omdat de wereldwijde vraag naar hybrides het grootst was, werd de versie met een benzine- en een elektromotor eerst in productie genomen. Omdat de UX al in de basis is ontworpen als elektrische auto verschilt het uiterlijk niet van de benzine en hybride versies. De elektrische versie is alleen herkenbaar aan de subtiele aanduiding "Electric" aan de zijkant. De UX Electric heeft geen gesloten grille of andere aerodynamische verbeteringen zoals andere merken vaak toepassen op hun elektrische auto. Wie elektrisch wil rijden zonder uit te stralen de wereld te verbeteren, kan dus terecht bij Lexus.



"Lexus heeft zich niet laten verleiden om van alles meer te bieden, maar heeft juist een uitstekende balans tussen gewicht, prestaties, prijs en bereik gevonden"

Ruimte

Kenmerkend voor deze en iedere andere Lexus is de typisch Japanse vormgeving, waarbij techniek wordt gecombineerd met bijna organische vormen. Het interieur heeft bovendien een uitgesproken gastvrije uitstraling. Dat is te danken aan de gekozen vormen, materialen en tinten. Opnieuw worden techniek en natuur gecombineerd, dit keer bijvoorbeeld door het gebruik van een materiaal dat nog het meeste lijkt op

"washi", ofwel Japans rijstpapier. Tegelijkertijd zorgen de bouwkwaliteit en materiaalkeuze ervoor dat de UX echt wordt ervaren als "premium" product.

Omdat de UX een "crossover" is, zijn de instap en zit lager dan die van een volwaardige SUV, maar beduidend hoger dan van een doorsnee hatchback. De ruimte voor- en achterin is prima, alhoewel de beenruimte achterin sterk afhankelijk is van de positie van de voorstoelen. De bagageruimte van de UX Electric is even groot als die van de hybride, maar Lexus voorziet niet in een plek voor de laadkabels. De testauto is bovendien uitgerust met een vreemdsoortig gladde laadvloer, waardoor de kabels in iedere bocht hoorbaar van de ene naar de andere kant schuiven.



Uitrusting

De uitrusting is compleet, maar absoluut niet vooruitstrevend. Zo blijft Lexus vasthouden aan de bediening van veel functies middels een aanraakgevoelig paneel in de middentunnel (vergelijkbaar met het touchpad van een laptop). Dat is handig in een stilstaande auto, maar uiterst onhandig in een rijdende auto. Tevens valt op dat het navigatiesysteem niet is gekoppeld aan de elektrische aandrijflijn. Het is daarom niet mogelijk om automatisch laadstops te plannen op lange afstanden.

Lexus biedt geen slimme assistent die vrij geformuleerde commando's verstaat. Echter, wanneer de bestuurder zich houdt aan de voorgeschreven vaste commando's dan is de UX een bovengemiddeld

goed verstaander. Ook complexe plaatsnamen of samengestelde straatnamen worden in één keer begrepen. Het door Mark Levison verzorgde audiosysteem werd als zeer positief ervaren. De klank is sprankelend, detailrijk en krachtig. Echter, in duurdere modellen van Lexus worden merkbaar nóg betere componenten toegepast voor een nóg betere geluidskwaliteit.

Elektrische auto

De meeste "premium" merken kiezen voor hun elektrische auto's voor veel van alles: veel batterijen, veel paardenkrachten en veel bereik. Lexus maakt een andere keuze. De accu heeft een relatief bescheiden capaciteit (54 kWh) en daar hoort een theoretische actieradius van 305 km (WLTP) bij. Dat lijkt weinig, maar is in de praktijk ruimschoots voldoende om zorgeloos te rijden. Lexus heeft hiermee een perfecte balans tussen prijs, gewicht en bruikbaarheid gevonden.



Lexus is wel de fout in gegaan met de gekozen aansluiting voor het opladen. De UX Electric heeft namelijk een Japanse "ChaDeMo"-stekker, terwijl de rest van de wereld kiest voor CCS. Daarom kan de UX niet terecht bij de meeste nieuwe snelladers en/of is het dringen met oudere elektrische auto's bij de laatste snelladers die nog wel ChaDeMo ondersteunen (maximale laadsnelheid: 50 kW). Om te laden bij een publiek laadpunt (maximale laadsnelheid: 3.7 kW) heeft de UX een tweede aansluiting en die ondersteunt het algemeen gangbare Type 2 ofwel

Mennekes stekker. Tijdens het laden geeft de UX een minimum aan informatie over het laadproces.

Sommige autofabrikanten beweren dat alleen met een grote accu grote prestaties kunnen worden neergezet. Met de UX Electric bewijst Lexus het tegendeel! De UX Electric reageert heerlijk gretig op het stroompedaal en wie niet voorzichtig is heeft zelfs wielspin. Ook vanaf een hoge snelheid weet de UX Electric meer dan enthousiast verder te accelereren, waardoor de UX Electric het superieure gevoel geeft dat kenmerkend is voor elektrisch rijden.



Tegelijkertijd is de aandrijving fluisterstil en daarom werd de UX Electric tijdens de test als comfortabeler ervaren dan de UX Hybrid. Omdat de UX van nature al heel stil is (gunstige stroomlijn), zijn in de elektrische versie geen geluiden hoorbaar die in de andere varianten zouden worden gemaskeerd door de verbrandingsmotor. Rijden met één pedaal is niet mogelijk. Wel kan tijdelijk extra worden geregenereerd middels hendels achter het stuurwiel.

Gezien de prestaties en de omvang van de auto is het stroomverbruik gemiddeld. Over een testperiode van een kleine week kwam het gemiddelde verbruik uit op 16.8 kW / 100 km.



Weggedrag

Lexus onderscheidt zich niet alleen met de vormgeving, maar ook met de rijeigenschappen. De hoogste leidinggevende van Lexus is namelijk tevens een coureur. Hij zorgt er eigenhandig voor dat iedere Lexus minimaal een sportieve ondertoon heeft. Dat zit niet noodzakelijkerwijs in de prestaties, maar wel in het gevoel in het stuurwiel en de verfijning van het onderstel.

En precies dat is waarom Lexus voor een kleinere batterij dan gemiddeld heeft gekozen! Minder accu-capaciteit betekent minder gewicht en dat komt de rijeigenschappen ten goede. De UX Electric weegt 1.760 kg en dat is enkele honderden kilo's lichter dan sommige tegenstrevers. De UX Electric voelt zelfs nauwelijks zwaarder dan de varianten met hybride aandrijving!

Wanneer gevraagd, is de UX Electric levendig en dynamisch. Uiteraard zijn grotere en zwaardere elektrische auto's dat ook, maar dan is duidelijk voelbaar dat het mechaniek en de elektronica hard moeten werken om het enorme gewicht onder controle te houden. De UX Electric heeft van nature een goed weggedrag en dat is nog aangenamer.



Conclusie

De Lexus UX Electric is de eerste geheel elektrische personenauto van Toyota / Lexus. Voor de fabrikant is de UX Electric een grote stap, maar in vergelijking met de concurrentie heeft Lexus weinig nieuws te bieden. Wel geeft Lexus een eigen invulling aan het concept van de elektrische auto. Lexus heeft zich niet laten verleiden om van alles meer te bieden, maar heeft juist een uitstekende balans tussen gewicht, prestaties, prijs en bereik gevonden. De enige echte misser is de keuze voor een ChaDeMo-stekker, waardoor de UX sterk beperkt is in het snelladen.

Ten opzichte van de bestaande uitvoeringen van de UX is de elektrische versie in alle opzichten superieur. De UX Electric is stiller, sneller, soepeler en comfortabeler dan de hybride. Daarbij zorgt de relatief kleine batterij voor een nette prijs, waardoor Lexus-rijden zowel voordeliger als groener is geworden! ■



Specificaties

Lexus UX Electric 300e Electric Executive

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	450 x 184 x 154 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.850 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Batterij	54 kWh
Bagageruimte	367/ l
Bandenmaat	225/50R18

Motor en prestaties



Vermogen	204 pk @ 1 tpm
Koppel	300 Nm @ 1 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,5 sec.
Topsnelheid	160 km/u
Verbruik gemiddeld	17.00 kWh / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
Actieradius	305 km (NEDC)
CO2 uitstoot	0 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 52.690,-
Prijs instapmodel	€ 39.990,-