

Pressepräsentation Lexus NX300h: Vorsicht, Verletzungsgefahr!

Von Peter Schwerdtmann

Jetzt geht's los. Wenn auch nicht gleich, denn zunächst muss Lexus noch die Umstrukturierung der eigenen Händlerschaft in Deutschland abschließen. Aber dann soll der Lexus NX300h, das neue und kleinere der beiden SUV der Toyota-Premiummarke, den Erfolg bringen: Vier von fünf seiner Käufer will der NX von anderen Marken erobern und im kommenden Jahr in Deutschland rund ein Drittel aller Verkäufe der Marke bringen.

Das sollen in Deutschland 2015 rund 500 NX sein; denn insgesamt hofft Lexus, im kommenden Jahr in Deutschland rund 1500 Fahrzeuge aller Modellreihen absetzen zu können. So wird der NX300h zu einem Symbol für ein erneutes Durchstarten der Marke hierzulande. Wer solches plant, braucht eine klare Ansage, damit er wahrgenommen wird. Bei Lexus generell und jetzt erst recht beim NX liefert die das Design.

Wenn man sich diesem kompakten SUV zum ersten Mal nähert, signalisiert das Auge dem Großhirn spontan: Achtung, Verletzungsgefahr! Selten sah man mehr messerscharfe Kanten, wilde Linien und kräftige Spitzen als beim NX300h. Die deutschen Marketingexperten haben ihren global tätigen Kollegen sogar noch Einiges voraus. Sie können den sechseckigen Grill mit der schlanken Taille nach dem alten deutschen Kinderspiel auch noch Diabolo-Grill nennen. Teuflischer und auffälliger geht's kaum.

Kräftig in den Kurvenlinien und Senkechten und bei den vielen Zitaten des zu einem Pfeil gewordenen L aus dem Markennamen Lexus, geht es auch im Innenraum zu. Nicht, dass etwa nicht alles an seinem Platz wäre oder etwas nicht gut ablesbar wäre: Alles – und noch viel mehr – ist dort, wo es hingehört. So kann der Lexus NX300h auch ein Head-up-Display und ein Touchpad vorweisen, mit dem man schon nach kurzer Eingewöhnung die Funktionen vom Infotainment gut steuern kann. Insgesamt wirkt der Innenraum sportlich, technisch und trotz guter Materialien wie zum Beispiel bei der „Beledung“ des Armaturenbrett eher ein wenig abgehoben.

Aber auch diese Art des Besonderen passt zur Edelmarke Lexus. Ein zweiter Charakterzug ist der Hybridantrieb. Lexus hat sich selbst das Ziel gesetzt, kein Modell ohne Hybridantrieb anzubieten. Meist sind das Hochleistungsfahrzeuge. Beim NX300h bringt es das Zusammenspiel von einem Vier-Zylinder-Benziner und einem Elektromotor auf eine Systemleistung von 145 kW / 197 PS, einerlei ob in der Variante mit Frontantrieb oder mit dem Allradantrieb „E-Four“.

Beim Allradantrieb sind gleich zwei Elektromotoren an Bord. Der an der Hinterachse ist mit 50 kW / 68 PS der schwächere und unterstützt den Vortrieb nur bei schlechten Straßenverhältnissen. Der vordere mit 105 kW / 143 PS übernimmt das Starten des Benziners, das elektrische Anfahren, das Laden der Batterie auch beim Rekuperieren und den Extraschub, wenn der Fahrer die komplette Systemleistung von 145 kW / 197 PS abrufen will.

Hat er das Fahrpedal durchgetreten, wird er sehr vernehmlich mit dem Turbinengeräusch des CVT-Getriebes und den hohen Drehzahlen des Benziners konfrontiert. Typisch für diese Art des Antriebs: Das Geräusch des Antriebs und der Vortrieb passen nicht zu den Hörgewohnheiten bei klassischen Autos. Rollt der NX, ist die Welt akustisch wieder in Ordnung, besonders bei dem Fahrprogramm „Normal“, bei dem er sich schon fast amerikanisch anfühlt. Etwas müde wirkt er im Modus „Eco“, was man in den beiden Modi „Sport“ und „Sport+“ vergessen kann. Die Spreizung bei Fahrwerk, Motor- und Getriebesteuerung fällt deutlich aus. Mit dem Spurt von 0 auf 100 km/h in 7,3 Sekunden straft der NX den subjektiven Höreindruck des Fahrers Lügen. Er ist flotter als er klingt. Die Höchstgeschwindigkeit fällt mit 180 km/h für ein Fahrzeug dieses Anspruchs eher niedrig aus.

Als Normverbrauch gibt Lexus einen Durchschnittswert von 5,3 Litern auf 100 km an. Wir bewegten uns mit unserem NX300h mit Allradantrieb in der nicht eben bergigen Region um Österreichs Hauptstadt Wien und streckenweise durch Ortschaften. Unser Bordcomputer meldete am Ende der rund 250 Kilometer einen Durchschnittsverbrauch von 8,2 Litern.

Auf Landstraßen und Autobahnen kann ein Hybridantrieb ohne Plug-in-Technologie eben gegenüber dem Diesel keinen Verbrauchsvorteil herausfahren. Vielleicht kündigte Lexus deswegen jetzt schon einmal für 2015 einen reinen Verbrenner an. 175 kW / 238 PS soll der Turbo-Benziner dann anbieten. Vielleicht verbessern die dann noch besseren Sprintzeiten auch die Chancen beim Durchstarten der Marke Lexus in Deutschland.
(ampnet/Sm)

Daten Lexus NX300h E-Four Luxury

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,63 x 1,85 x 1,65

Radstand (m): 2,66

Motor: R4-Benziner, 2494 ccm, 16V, Atkinson

Leistung: 114 kW / 155 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 210 Nm von 4200 - 4400 U/min

Front-Elektromotor: 105 kW / 141 PS

Hinterachs-Elektromotor: 50 kW / 68 PS

Systemleistung 145 kW / 192 PS

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,1 - 5,3 Liter

CO₂-Emissionen: 117 - 123 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1785 kg / max. 610 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,32

Kofferraumvolumen: 555 - 1600 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Räder / Reifen: 18 J x 7,5 / 225/60 R 18

Preis: 47 350 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.



Lexus NX300h.
