

Pressepräsentation Lexus RX: Neo-Klassiker

Von Peter Schwerdtmann

Der Lexus RX ist ein alter Bekannter. Seit mehr als 20 Jahren rollt er durch Deutschland, einst als ein Urahn des Luxus-SUV und gleichzeitig als vielgelobtes Beispiel für den Hybridantrieb - den Deutschen zur Mahnung. Jetzt kommt die vierte Generation zu uns, mit demselben Hybrid-Konzept, aber auch mit einem ganz normalen Turbo-Benziner. Den Turbo bietet Lexus alternativ mit Front- oder Allradantrieb, den Hybrid - das Topmodell 450h - auch als F-Sport-Version.

Größer ist sie geworden, die vierte Generation des RX: Die Länge wuchs um zwölf Zentimeter auf nun 4,89 Meter, der Radstand um fünf Zentimeter. Allerdings nahm auch das Gewicht zu. In einer Zeit, in der andere Abspeck-Rekorde melden, legt der Lexus rund 75 Kilogramm zu. Selbst der RX mit dem Zwei-Liter-Benziner und Frontantrieb reißt fast die Zwei-Tonnen-Grenze. Als Gegenwert bekommen die Insassen einen in allen Dimensionen gewachsenen Innenraum, in dem auch der fünfte Passagier noch gut unterkommt.

Dort findet jeder der Fünf ein Ambiente vor, wie man es bei einem Lexus gewohnt ist: sehr gute Materialien, gut verarbeitet und in einem verschwenderischem Stil gehalten, wie man ihn bei dieser Marke erwartet. Mit der weit nach vorn gesetzten A-Säule handelten sich die Designer das Problem ein, die große Fläche vom Armaturenräger bis zur Innenkante der Windschutzscheibe zu gestalten. Sie nutzten die freie Fläche für viele Querlinien und Absätze. Das wird manchem gefallen, anderen wird es zu viel sein. Die sollen sich auf das 12,3 Zoll große aufgesetzte Display in der Mitte der Armaturentafel konzentrieren, auf die klassischen Anzeigen im Blickfeld des Fahrers mit ebenfalls einem Display oder auf die große Fläche des Head up-Displays.

Head up-Display, Totwinkel-Assistent mit Querverkehr-Erkennung und 360°-Kamera sind Bestandteile des Assistenz-Plus-Pakets für 3300 Extra-Euro. Viele andere Sicherheits- und Komfortsystem sind dagegen im Preis enthalten: Adaptive

Geschwindigkeitsregelung, ein Pre-Crash-System, das auch Fußgänger erkennt, Notbremsassistent und Spurwechselwarner gehören zum Serienumfang. 3150 kostet die große Navigation mit dem 12,3-Zoll-Touchscreen, DVD-Player und Digitalradio. Das High-End-Audiosystem Mark Levinson gibt es für 1100 Euro, das elektrische Glas-Schiebe-Hebedach für 1350 Euro. Das alles kann der Fahrer von seinem sehr komfortablen Arbeitsplatz aus steuern und genießen. Ein Mangel an Einstellmöglichkeiten und Knöpfen herrscht an Bord nicht. Gleichzeitig bietet der Lexus aber auch Wege, über den Touchscreen und den Cursor auf dem Mitteltunnel, zum Ziel zu kommen.

Die Sitze vorn erweisen sich als sehr bequem und mit ausreichend Seitenhalt ausgestattet. Angesichts der Außenbreite von 1,90 Metern mag der schmale Sitzbereich verwundern. Fahrer und Beifahrer stecken in Etuis, die fast Sportwagen-Dimensionen erreichen. Von diesem Arbeitsplatz aus erlebten wir das Fahrwerk der F-Sport-Version als ungewöhnlich gut, weil es auch derbe Schläge wegsteckt und sich dank aktiver Stabilisatoren das Wanken in Kurven weitgehend verkneift. Als SUV, dessen Hauptmarkt jenseits des Atlantiks liegt, lässt sich das adaptive Fahrwerk natürlich auch im Komfort-Modus bewegen. Dann wird's amerikanisch weich und schwankend. Aber mit dem Sport plus-Modus kommt gut klar, wer es lieber europäisch hätte.

Zum Komfort zählt von Modelljahrgang zu Modelljahrgang mehr das Niveau der Geräusche im Innenraum. Da haben die Japaner mal wieder gute Arbeit geleistet. Sogar das Fahrwindgeräusch bleibt draußen. Dafür ist der Luftwiderstandsbeiwert mit 0,33 nur mittelmäßig; die Aeroakustik ging offenbar vor. Lexus-Fahrer wissen das zu würdigen.

So viel Verwöhnkomfort innen scheint im Widerspruch zum Äußeren zu stehen. Denn da scheint der RX mit seinem teuflisch großen Diabologrill, scharfen Kanten und Schlitzaugen-Scheinwerfern dafür gebaut zu sein, Eindruck zu schinden, besonders im Rückspiegel des Vordermanns. Sicken, Kanten, Radhäuser und die hohe Gürtellinie stützen den Eindruck. Das scheinbar schwebende Dach und die beiden fast so hübsch wie bei der M-Klasse integrierten Auspuffrohre können den Überholten wieder beruhigen; denn das Aggressive des Gesichts wiederholt sich hier nicht.

Wir fahren jetzt beide Motorvarianten, den Turbo-Vierzylinder in Verbindung mit einer Acht-Gang-Automatik und den 450h mit der typischen CVT-Schaltung. Mit 238 PS ist der RX 200t nicht eben untermotorisiert. Aber es fehlt ihm die Souveränität des Hybridantriebs, was angesichts des rund 10 000 Euro teureren Sechszylinders mit drei Litern Hubraum niemanden verwundern wird. Lexus hatte die Teststrecken im Umland der portugiesischen Hauptstadt Lissabon so gelegt, dass der Turbo-Motor beim Verbrauch im Vorteil war. Er lag bei rund zehn Litern Benzin auf 100 km, der Hybrid deutlich

darüber. Ein Hybrid kann eben nur in der Stadt mit ihren vielen Stoppen und Beschleunigungen oder Staus seine Vorteile voll ausspielen, nicht bei Überlandfahrten. Da ist ihm der Diesel überlegen oder ein Plug in-Hybrid, der erst einmal ein längere Strecke rein batterieelektrisch fahren kann.

Einen Plug in wird Lexus für den RX aber nicht nach Deutschland bringen. So bietet die Toyota-Tochter seinen RX in klassischer Hybrid-Konfiguration mit vielen neuen Eigenschaften an und kann dabei vom starken Image des Hybridantriebs zehren. Jedes Hybrid-Modell trägt in Deutschland ein „grünes Mützchen“. Das verschafft Respekt.
(ampnet/Sm)

Daten Lexus RX 200t Luxury AWD

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,89 x 1,90 x 1,69

Radstand (m): 2,79

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 175 kW / 238 PS bei 4800 - 5600 U/min

Max. Drehmoment: 350 Nm von 1650 - 4000 - U/min

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,5 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter

CO₂-Emissionen: 184 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1960 kg / max. 615 kg

Kofferraumvolumen: 553 Liter - 1626 Liter

Max. Anhängelast: 1500 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Preis: 68 600 Euro

Daten Lexus RX 450h F Sport

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,89 x 1,90 x 1,69

Radstand (m): 2,79

Motor: V6-Benziner, 3456 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 193 kW / 263 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 335 Nm bei 4600 U/min

Systemleistung; 230 kW / 313 PS

Batterie: Nickel-Metallhydrid, 288 V

E-Motor: vorn 123 kW / 187 PS, hinten 50 kW / 68 PS

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,2 Liter

CO₂-Emissionen: 120 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 2100 kg / max. 615 kg

Kofferraumvolumen: 553 Liter - 1626 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Preis: 76 350 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.



Lexus RX 450h.
