

Lexus spielt eine neue SUV-Hybrid-Karte aus

Der NX 300h wird preislich interessant positioniert und sorgt so für Konkurrenz im eigenen Haus

Der ab sofort lieferbare Lexus NX ist 14 Zentimeter kürzer als der RX und kostet als Hybrid mit Allradantrieb rund 21 000 Franken weniger. Nun könnte der RX als bestverkauftes Modell unter Druck geraten.

Jürg Wick

Der SUV RX von Lexus machte bis jetzt in der Schweiz rund 40 Prozent der Verkäufe aus, grossmehrheitlich als 450h (Hybrid). Ab sofort konkurrenziert die Luxusmarke von Toyota ihren Bestseller in Europa mit dem neuen, auf dem RAV von Toyota basierenden NX und bietet diesen vorderhand ausschliesslich als 300h mit Hybrid-Technik an. Eine reine Benzinvariante soll im Frühjahr diskret nachgereicht werden.

Theaterbestuhlung

Die Gesamtleistung des 300h-Systems – 2,5-Liter-Vierzylinderverbrenner plus Elektromotoren – liegt bei 197 PS, beim grösseren RX – 3,5-Liter-V6-Aggregat plus Elektromotoren – beträgt die Gesamtleistung 299 PS. Das klingt nach mehr als einem Klassenunterschied, fühlt sich aber in der Fahrpraxis nicht so an, selbst wenn das Werk als Beschleunigung von 0 auf 100 km/h für den kleineren NX 9,2 Sekunden angibt und für den grösseren RX 1,4 Sekunden weniger – was theoretisch einen Unterschied von 18 Prozent ausmacht. Im Alltag bleibt der Hybrid ein Hybrid, forsches Fahren liegt dem Konzept, auch wegen der stufenlosen CVT-Automatik, nicht unbedingt. Sobald sich der Verbrennungsmotor ins Zeug legen muss, wird man aus der Ruhezone geholt.

Zwischen dem 1850 Kilogramm schweren Bestseller RX und dem rund 100 Kilogramm leichteren Neuling NX sind punkto Charakteristika deshalb kaum Unterschiede auszumachen. Aber der modernere Lexus kristallisiert sich als noch besser von Abrollgeräuschen isoliertes Auto heraus. Die Laufruhe des NX bei konstanter Autobahngeschwindigkeit ist eine seiner Stärken. Das gilt auch für das Platzangebot im Fond: Wegen der unter der Sitzbank angeordneten Batterien sowie des unterhalb der Plattform installierten Benzin-

tanks ergibt sich eine höher gelegte Sitzreihe und damit so etwas wie eine Theaterbestuhlung. Man hat eine bessere Sicht nach vorn. Diesen Umstand sollte man nicht unterschätzen, vielleicht lässt sich so der Nachwuchs eher für die Geografie als für das iPhone sensibilisieren. Die Kopffreiheit ist erfreulicherweise kaum eingeschränkt. Die Ladekante liegt etwas hoch, aber das kann man wegen des mindestens 550 Liter und maximal 1600 Liter grossen Gepäckraums verschmerzen.

CO₂-Gesetz im Fokus

Hinzu kommt der selbstbewusste Auftritt mit den grossen Rädern, den modischen Ecken und Kanten sowie dem imposanten Lexus-Kühlergrill. Der NX macht im Strassenbild eine gute Figur und dürfte dem RX Kunden ausspannen. Das wird dem Importeur durchaus willkommen sein, um den nächsten CO₂-Verschärfungen begegnen zu können. Der NX 300h mit Frontantrieb – von dem der Importeur höchstens einen Anteil von 10 Prozent erwartet – wird mit einem Gesamtverbrauch von 5 Litern auf 100 Kilometer eingestuft, beim Allrad sind es 5,3 l/100 km, was 117 Gramm CO₂/km entspricht. Das verschafft den Modellen von Toyota und Lexus ohne Hybridantrieb etwas Luft, um weiterhin mit keinen Sanktionen belegt zu werden. Im Vergleich zu den hauptsächlich konkurrenzierten Marken haben die Japaner dank dem NX 300h einen nicht zu unterschätzenden Vorsprung.

Wie stark das CO₂-Gesetz bei künftigen Überlegungen der Importeure mitspielt, zeigt das Beispiel Lexus anschaulich. Ab Frühjahr 2015 steht nämlich der NX auch mit Verbrennungsmotor zur Verfügung. Über diesen verlor man an der Präsentation kein Wort, obwohl die Preise bereits bekannt sind. Der NX 200t wird von einem 238 PS starken 2-Liter-Vierzylindermotor mit Twin-Scroll-Turbolader und ausschliesslich über beide Achsen angetrieben (Effizienzklasse G, 199 Gramm CO₂/km). Rund 40 PS Mehrleistung hin oder her, in der Produktion dürfte der NX 300h um einiges teurer sein als der NX 200t. Aber hierzulande wird der Hybrid um rund 5 Prozent günstiger angeboten werden als der Benziner.

Bezüglich der offenbar äusserst be-

liebten Assistenzsysteme haben die Japaner aufgeholt. Die Ladeschale in der Mittelkonsole, mit der Smartphones der neuesten Generation kabellos aufgeladen werden können, ist vorderhand eine Exklusivität von Lexus und ein weiterer Schritt hin zum komplett vernetzten Auto. Erwähnenswert ist die 360-Grad-Kamera. Sie fügt die einzelnen Bilder zu einer Gesamtsicht zusammen, so dass der Fahrer mit einem Blick die unmittelbare Umgebung des NX einsehen kann.

Keine Komplettausstattung

Was man vermisst, sind Schaltwippen am Lenkrad, um vor absehbaren Hindernissen mit Zurückschalten noch effizienter Energie zu rekuperieren. Die stufenlose Automatik verfügt über sechs Gänge sowie über eine Kickdown-Funktion. Im Schlepplmodus kann man dank der Schubabschaltung heutzutage mit jedem Auto Treibstoff und darüber hinaus auch Bremsbeläge sparen, wenn einem der Sinn danach steht.

Der neue NX 300 h ist mit Frontantrieb ab 52 900 Franken zu haben, mit Allradantrieb und zusätzlichem Elektromotor an der Hinterachse kostet er rund 4000 Franken mehr. Die Bandbreite endet mit der Version Excellence bei 84 500 Franken. Die einstmals auf Komplettausstattungen fixierten Japaner haben einiges von der deutschen Konkurrenz gelernt.