



der gesetzestreue

Hat Format: Lexus NX 300 mit markantem Grill.

Meistverkaufter Lexus ist der NX, ein Hybrid-Allradler mit 197 PS Systemleistung. Er gilt als Vorreiter jener Technik, mit der wir es zeitnah vermehrt zu tun haben werden

Text und Fotos // Jürg Wick

Bald muss sich jeder Neuwagenkäufer mit dem CO₂-Gesetz auseinandersetzen. Grund: Per 2021 hat jedes Auto, das die Importeure einlösen wollen, eine CO₂-Limite von 95 Gramm pro Kilometer einzuhalten. Für jedes Gramm darüber werden Sanktionen verhängt – natürlich über deftige Zahlungen an den Bund. Der 2015 lancierte Lexus NX 300h AWD zieht mit einem CO₂-Ausstoss von 130 bis 136 Gramm nach aktuellem Stand der Dinge (130 g/km) die Bilanz tendenziell bereits nach oben. Er lässt sich nur sanktionsfrei vermarkten, wenn der Importeur (Toyota/Lexus) im gleichen Auslieferungszeitrahmen eine überproportionale Zahl von kleineren oder rein elektrischen Autos auf die Strasse bringt. Der Lexus NX Hybrid vertritt die Philosophie derer, die sich der Politik unterordnen, ergo die CO₂-Limiten einhalten wollen. Dazu gehören auch Ford, Mazda, Renault und PSA (Citroën/DS/Peu-

geot/Opel). Andere versuchen via Imagegewinn die Zahlungen her einzuholen und bauen ihre AMG- oder M-Bastionen aus.

Wie im Toyota Prius funktioniert der Benzinmotor im Lexus NX als Generator

Auf die aktuellen Zulassungszahlen übertragen, erobern die so genannten Premiumhersteller Marktanteile. Auf bescheidenem Niveau macht Toyota-Luxusableger Lexus vorwärts, dies über die hybridisierte Kompaktlimousine 200 CT und mit dem NX 300h. Sein auf tiefe CO₂-Werte abgestimmtes Konzept ist noch ausbaufähig, denn momentan ist er noch nicht als Plug-in-Hybrid erhältlich. Der NX bedient sich einer Allrad-Technologie, die künftig vermehrt anzutreffen ist. Sein 2,5-Literbenziner (155 PS) treibt die Vorderräder an, zur Unterstützung dient ein Elektromotor. Der Verbrenner funktioniert als Generator, der sich situativ über rekuperierte Energie speist – wie seit Jahren im

Toyota Prius. Und ähnlich hat sich auch die nervige Charakteristik der stufenlosen Automatik in die Erinnerung gegraben. Man kann sich aber daran gewöhnen und sich stattdessen als sportliche Herausforderung das Rekuperieren antrainieren – und sich der Rückgewinnung von Energie erfreuen.

Das Wort Luxus ist für den speziellen Lexus alles andere als ein Fremdbegriff

An der Hinterachse greift bei Bedarf zusätzlich ein Elektromotor (68 PS) ein – je nach Fahrmodus (Eco, Normal, Sport) eher spät bis praktisch permanent. Das funktioniert einwandfrei, aber ein SUV im Wortsinn – Sport Utility Vehicle mit Allradantrieb – ergibt sich daraus nicht. Soll es auch nicht: Der Verkaufsprospekt nennt keinerlei relevanten Daten für Geländegänger, das Label «SUV» wird selten verwendet. Häufiger kommt der Begriff «Luxus» vor, und diesem Attribut wird der NX ab Aus-

stattung Comfort (60 900 Franken) gerecht und steigert sich im «Excellence» für 73 000 Franken und im «F Sport» ab 68 400 Franken. Mit «Sport» kann der NX allerdings wenig anfangen, dazu reagiert die stufenlose CVT-Automatik zu pomadig. Reden wir lieber von der sich gut anfühlenden Haptik oder von der Theaterbestuhlung in der zweiten Reihe – damit kann man über die vorne Sitzenden hinweg sehen. Der NX h ist ein wohlthuender Tranquilizer im Heer der als dynamisch angepriesenen modernen Autos: Er kann trotz seiner Exklusivität für ein gutes Umweltgewissen sorgen. 🚫

Lexus NX 300h AWD

Preis ab	50 900 Fr.
Zylinder/Hubraum	R4 / 2494 ccm
Leistung	197 PS ab 5700 U/min
Drehmoment	210 Nm ab 2100 U/min
Antrieb	4x4, CVT stufenlos
0 bis 100 / Spitze	9,3 Sek / 180 km/h
Verbrauch (Werk)	5,7 l / 100 km
CO ₂ -Ausstoss	135 g/km
Länge/Breite/Höhe	4,63 / 1,85 / 1,65 m
Kofferraum	555 bis 1600 Liter
Anhängelast	1500 Kg

