

Fahrbericht Lexus NX 200t F-Sport: Charakterdarsteller

Von Axel F. Busse

Lexus hat sich in Deutschland einen soliden Ruf als Hersteller komfortabler Hybrid-Limousinen erworben. Umso erstaunlicher ist, dass das neueste SUV nun auch mit einem konventionellen Benzin-Antrieb angeboten wird. Ob es sich in einem Segment behaupten kann, wo fast nur Diesel-Autos reüssieren? Von Captain Kirks Freizeitmobil schwärmten einige Kritiker, als Lexus zur IAA 2013 sein Konzept-SUV LF-NX vorstellte. Nicht ganz so kühn gezeichnet, aber immer noch mit reichlich Kante versehen, kam das Crossover-Modell als NX schließlich auf den Markt. Dass der Hybrid-Variante jetzt auch noch ein mit Turbo-Ottomotor angetriebene Version zur Seite gestellt wird, ist in Anbetracht der deutschen und europäischen SUV-Nachfrage nicht recht verständlich, aber als Hersteller mit globaler Perspektive hat Lexus natürlich auch USA und China fest im Visier, wo Diesel bekanntlich kaum eine Rolle spielen. Hierzulande, so schätzt der deutsche Importeur, wird sich wohl jeder fünfte Kunde für den Benziner entscheiden.

Lexus betritt Neuland mit dem Antriebskonzept, denn einen aufgeladenen Ottomotor hatte man bisher nicht im Programm. Das Aggregat hat zwei Liter Hubraum, ist quer eingebaut und an technischem Aufwand fehlt es nicht. Die integrierten 4-in-2-Abgaskrümmen leiten dem Twin-Scroll-Lader den Betriebsstoff zu, eine spezielle Kraftstoff-Einspritzung und die variable Ventilsteuerung sollen ein Turboloch verhindern und gleichmäßige, souveräne Kraftentfaltung sichern. Bei 175 kW / 238 PS erreicht der Motor sein Leistungsmaximum, ab 1650 Umdrehungen stehen 350 Newtonmeter Drehmoment zu Verfügung. Dieser Wert liegt auf dem Niveau, wie es auch Zwei-Liter-Selbstzünder liefern.

Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters und so lässt sich zur Karosserieform des NX 200t lediglich feststellen, dass er optisch aus der Masse des SUV-Angebots klar heraus sticht. Für das Polygon an der Front hat Lexus schon vor einiger Zeit den Begriff Diabolo-Kühlergrill geprägt, in diesem Fall ist der mit Wabengitter verschlossene Einlass

größer und prägnanter als bei jedem anderen Modell der Marke. Pfeilförmig zueinander weisende LED-Tagfahrlichter, trapezförmige Hauptscheinwerfer und ein Wechselspiel aus konvex und konkav geformten Flächen fügen sich zu einem charakterstarken Gesicht, dem die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr sicher sein dürfte.

Die flachen Seitenscheiben unterstreichen die coupéhafte Silhouette, wuchtig ausgestellte Radhäuser wirken maskulin und muskulös. Es scheint, als habe anhaltende Kritik am allzu braven Design der Produkte aus dem Toyota-Konzern einen speziellen Ehrgeiz entfacht, der hier sein Ventil gefunden hat. Die spitz ausgeformten Rücklichtgläser wölben sich mutig aus der glatt abfallenden Kontur der Heckklappe heraus und zitieren die Formensprache des Kühlergrills. Unter dem Heckdeckel setzen die trapezförmigen Auspuff-Endrohre noch einmal optische Akzente.

„Sportlich“ und „edel“ dürften die zentralen Begriffe gewesen sein, an denen sich die Innenraum-Designer orientierten.

Die gefahrene „F-Sport“-Ausstattung glänzt mit zweifarbigen Lederpolstern, Sportsitzen, belederten Verkleidungen und auffälligen, roten Kontrastnähten. Trapez- und Rautenstrukturen bestimmen das Styling für die zentrale Konsole und setzen so das Thema des Außendesigns fort. Die kreisrunde Analog-Uhr unter dem Navigations-Monitor wirkt da wie ein Briefkasten unter E-Mail-Servern. Zwischen Fahrmodi-Drehknopf und Handballenpolster liegt das Touchpad, mit dem über den Monitor zentrale Funktionen wie Klimaregelung, Navigation und Entertainment gesteuert werden.

Wie bei Lexus nicht anders zu erwarten, ist die Ausstattung üppig. Die Front-, Seiten- und Kopfairbags werden durch Knie-Prallsäcke für Fahrer und Beifahrer ergänzt, Ebenfalls aufpreisfrei geliefert werden elektrische und beheizbare Außenspiegel, Klimaautomatik, Berganfahrhilfe, 18-Zoll-Aluräder, Einstiegsbeleuchtung, Dachreling, Radio-CD-Kombination mit USB- und AUX-Anschluss, Rückfahrkamera und elektrische Parkbremse. Die F-Sport-Variante bietet außerdem zum Beispiel den Abstandstempomat mit Antikollisionssystem, LED-Scheinwerfer, eine elektrische Heckklappe und elektrisch verstellbare Ledersitze. Sogar an eine Induktions-Ladeschale für Smartphones (in der Mittelkonsole) und einen WLAN-Hotspot wurde gedacht. Wer das Head-Up-Display wünscht, bekommt es im Paket mit Fernlicht- und Spurhalte-Assistent. Kosten: 2200 Euro.

Hat man sich an die Bedienlogik und die Empfindlichkeit des Touchpads erst einmal gewöhnt, ist die Handhabung einfach. Die Fingerbewegung auf der Fläche steuert einen Cursor, der die jeweils gewünschte Funktion ansteuert. Nicht so geschmeidig wie erwartet gleitet der Wählhebel für die serienmäßige Sechs-Gang-Automatik durch die Schaltgasse. Im Sportmodus werden die Gangwechsel schneller erledigt als im Eco-

Betrieb. Leider haben sich die japanischen Hybrid-Pioniere nicht dazu durchringen können, dem Auto noch ein Sprit sparendes Start-Stopp-System zu spendieren. Das sollte bei einem Hersteller, der so viel auf seine Nachhaltigkeits-Kompetenz hält, eigentlich Standard sein, liegt aber wohl daran, dass diese Technik auf dem US-Markt immer noch nicht so recht akzeptiert ist.

Die elektrische Heckklappe würde mehr Freude machen, wenn sie nicht so quälend lange zum Öffnen und Schließen bräuchte. Gemessen wurden 10,3 und 11,3 Sekunden. Die hinteren Passagiere können sich über eine gute Beinfreiheit freuen, die Kopffreiheit ist ausreichend, verringert sich aber bei Bestellung eines Panorama-Glasdachs (500 Euro). Der Gepäckraum ist mit stabilen Verzurr-Ösen ausgestattet und hat ein Volumen von 580 bis 1625 Litern. Nach Umklappen der Rücksitze ergibt sich ein leicht ansteigender, aber gut nutzbarer Ladeboden. Die Sicht nach schräg hinten ist etwas eingeschränkt, ansonsten ist der Wagen übersichtlich und mit der hinreichend direkten Lenkung gut zu manövrieren. Allerdings ist der Wendekreis mit 12,1 Metern recht groß.

Der Motor ist ein kultiviert und geräuscharm laufendes Triebwerk, am Ansprechverhalten gibt es keine Kritik, lediglich nach oben hinaus wünschte man sich etwas mehr Temperament. Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 200 km/h begerenzut, die elektronische Gasfuß-Fessel greift sanft ein, wenn die Tachonadel den Wert 210 erreicht. Die GPS-Messung zeigte zu diesem Zeitpunkt 198 km/h. Dieser einmalige Ausflug ins Hochtempo und die sonst eher zurückhaltende Fahrweise ergaben zusammen einen Testverbrauch von 9,6 Litern, also 1,7 Liter über dem Soll. Das adaptive Dämpfersystem hinterließ einen ausgewogenen Eindruck, der Federungskomfort ist premiumtauglich.

Fazit: Der Einstiegspreis von 4 .400 Euro für die Allradversion hält bewusst Abstand zu den Mitbewerbern von Audi und BMW. Technisch und optisch nimmt dieser Lexus eine Sonderstellung für sich in Anspruch, weiß im Alltag aber durch Bequemlichkeit zu überzeugen. Der Ausstattungslevel ist etwa so hoch wie der Aufmerksamkeitswert, den man mit dem NX 200t auf jedem Parkplatz erzeugt. Ein Auto für Individualisten also, das in Deutschland ein Exot bleiben wird. (ampnet/afb)

Daten Lexus NX 200t AWD F-Sport

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

Radstand (m): 2,66

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Twin-Scroll-Turbo

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

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

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,1 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,9 Liter
Effizienzklasse: D
CO2-Emissionen: 183 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1810 kg / max. 540 kg
Kofferraumvolumen: 580 - 1625 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Bereifung: 18 Zoll
Wendekreis: 12,1
Luftwiderstandsbeiwert: 0,34
Preis: 54 450 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



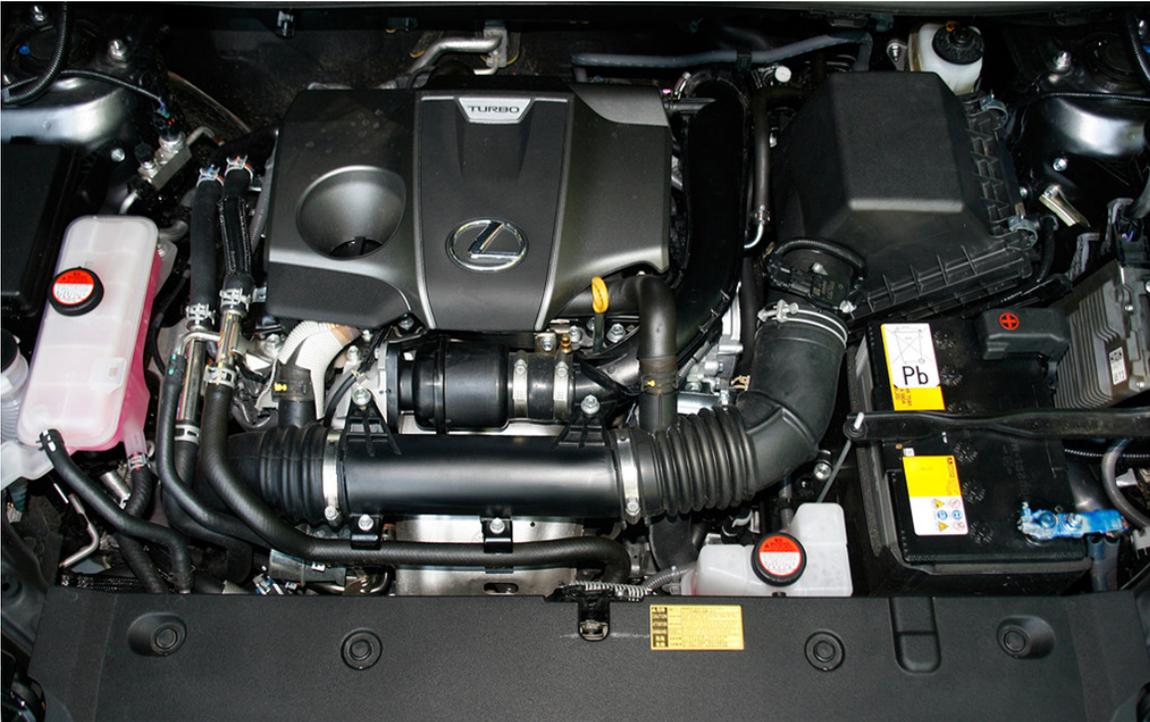
Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.



Lexus NX 200t.
