
Vorstellung Lexus NX: Nur nicht groß anfassen

Von Frank Wald

In Deutschland hat Lexus einen schweren Stand. Im Rest der Welt für die Qualität und den Komfort ihrer Autos geschätzt, spielt Toyotas Nobeltochter im Land von Audi, BMW und Daimler nur eine Statistenrolle. Gerade mal 2500 Verkäufe in 2016 stimmt auch den neuen deutschen Geschäftsführer Heiko Twellmann „mehr als unzufrieden“. Einziger Hoffnungsschimmer im Modellprogramm ist der SUV-Bestseller NX, der nun überarbeitet wurde und bis 2020 zur Verdoppelung des Lexus-Absatzes beitragen soll.

Denn das 4,64 Meter lange SUV ist seit seinem Debüt 2014 der Verkaufsschlager im Lexus-Programm. Weltweit schon 80 000-mal verkauft, macht er inzwischen mehr als 30 Prozent des gesamten Lexus-Absatzes in Europa aus, in Deutschland 2016 sogar fast die Hälfte. Wobei das hierzulande in Summe gerade mal 1200 Stück bedeutet – so viel wie von Audi Q5, Volvo XC60 oder Mercedes GLC in einem Monat zugelassen werden. Heiko Twellmann formuliert aus der Not eine Tugend: „Wir wollen ganz bewusst keine Premium-Massenmarke sein.“ Es wäre aber sicher schon schön, nicht mehr Frankreich, Spanien und Italien hinterher zu hinken, die schon heute Twellmanns prognostiziertes Fernziel einfahren.

Seine Händlerpremiere feiert der überarbeitete NX am 18. November. Und natürlich haben die Japaner dabei das erfolgreiche, zackige Design nicht angetastet. Tatsächlich wurde der gewaltige Diabolo-Kühlergrill durch einen kleinen optischen Kniff noch stärker betont, indem die horizontalen Streben zur Unterkante des Frontspoilers breiter, die Abstände der Gitterelemente größer werden. So kauert das SUV von vorn scheinbar noch breiter und tiefer auf der Straße. Größere tief eingeschnittene Lufteinlässe verstärken den muskulösen Auftritt. In den Top-Ausstattungen F-Sport und Luxury gibt es Matrix-LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent, und wie bei Audi laufen die Blinker nun als sequentielle LED-Leisten.

Innen fällt der vergrößerte Multimedia-Monitor auf der Armaturentafel ins Auge. In der Grundversion wuchs der Bildschirm von sieben auf acht Zoll, mit Navisystem (ab Business Line) ist er jetzt 10,3 Zoll groß. Beide werden über ein vergrößertes Touchpad in der Mittelkonsole gesteuert, das besser zu bedienen ist. Die Ladeschale zum kabellosen Aufladen geeigneter Smartphones zwischen den Vordersitzen wurde ebenfalls vergrößert.

Ab der mittleren Ausstattung Executive ist das neue Lexus-Sicherheitspaket „Safety System +“ an Bord, das neben einem Pre-Crash-System mit Fußgängererkennung und Notbremsfunktion den adaptiven Tempomat mit automatischer Distanzkontrolle, Spurhalte- und Spurverlassenswarner, adaptiven Matrix-Fernlichtassistenten sowie eine Verkehrszeichenerkennung enthält. Die Heckklappe öffnet sich in dieser Ausstattung per Fußkick.

Bei den Antrieben ändert sich hingegen nichts, bis auf den Umstand, dass der konventionelle Benziner 200t nun auch die Bezeichnung 300 bekommt, obwohl weiterhin ein 2,0-Liter-Vierzylinder-Turbo mit 238 PS unter der Haube steckt. Außerdem ist er ab 43 950 Euro nun zwischen 1900 und 2700 Euro teurer als das Hybridmodell 300h (ab 41.250 Euro), zu dem aber ohnehin 85 Prozent der Käufer greifen.

Was ja keine schlechte Wahl ist. Der Vollhybrid bringt mit 197 PS Systemleistung den mindestens 1790 Kilo schweren SUV flott voran. In 9,2 Sekunden sind Tempo 100 erreicht, viel mehr als 180 km/h sind allerdings nicht drin. Auf die Straße gelangt die Kraft serienmäßig über eine Sechs-Stufen-Automatik, die trotz neuer Steuerungslogik leider

immer noch je nach Fahrprogramm (Eco oder Sport) zu träge oder zu nervös reagiert. Ist der NX aber erst mal auf Touren, überzeugt er auch bei höherem Tempo mit kultiviertem Lauf und ruhigem Abrollverhalten. Das Fahrwerk wurde europäischer abgestimmt, die Federraten und Steifigkeit erhöht. So geht das SUV ohne großes Wanken und mit sicherem Griff durch die Kurven. Vor allem beim Topmodell F-Sport ist das durch die adaptive Federung mit stufenloser Steuerung gut gelungen.

Beide Motoren sind grundsätzlich mit Front-, optional (1350 Euro) aber auch mit Allradantrieb zu haben. In den Topversionen F-Sport und Luxury werden immer beide Achsen angetrieben. (ampnet/fw)

Daten: Lexus NX 300h F-Sport

Länge x Breite x Höhe (m): 4,64 x 1,85 x 1,65
Radstand (m): 2,66
Verbrennungsmotor: 4-Zyl.-Benziner, 2488 ccm
Leistung: 114 kW / 155 PS bei 5700 U/min
Elektromotor: 50 kW / 68 PS
Max. Drehmoment: 210 Nm bei 4200 U/min
Systemleistung: 145 kW / 197 PS
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 5,1–5,3 Liter
CO₂-Emissionen: 117–123 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1860 kg / max. 535 kg
Max. Anhängelast: 1500 kg
Kofferraumvolumen: 555–1600 Liter
Bodenfreiheit: 185 mm
Böschungswinkel vorn: 17,2 Grad
Böschungswinkel hinten: 24,5 Grad
Wendekreis: k.A.
Luftwiderstandsbeiwert c_w: 0,32
Bereifung: 225/60 R18
Basispreis: 58 950 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h F-Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo



Lexus NX 300h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus/Harald Dawo