

---

## Vorstellung Lexus UX 250h: Ein bisschen SUV

Von Michael Kirchberger

Lexus lässt nicht ab vom Hybridantrieb. Und setzt dabei vermehrt auf Neuheiten in der SUV-Klasse. Bislang ist die Toyota-Tochtermarke bei uns mit zwei Vertretern dieser Kategorie vertreten, dem NX und dem größeren RX. Anfang 2019 verstärkt das knapp 4,5 Meter lange Kompaktmodell UX die SUV-Riege. Der Preis für die Basisausführung dürfte bei rund 33 000 Euro liegen.

Formal knüpft der UX zwar an die Design-Gepflogenheiten von Lexus an, ein großer Wabengrill sowie auffällige Scheinwerfer und Rückleuchten drücken ihm den eindeutigen Stempel der japanischen Edel-Marke auf. Die Tugenden eines SUV beherrscht der UX allerdings mit allen drei der unterschiedlich motorisierten Versionen nur eingeschränkt, weshalb besser von einem Crossover die Rede ist. So ist die Sitzposition des Fahrers deutlich niedriger als bei den Klassenkameraden, mit der für ein SUV typischen, hohen Position, die von vielen des besseren Überblicks wegen geschätzt wird, kann er nicht aufwarten. Gleiches gilt für die Anhängelast, die bei den oftmals allradgetriebenen Fahrzeugen üblicherweise hoch ist. Alle drei UX-Versionen dürfen jedoch nicht mehr als karge 750 Kilogramm ziehen.

Die Antriebskonfiguration entspricht der bisheriger Hybridsysteme des Herstellers, alle, auch die Basisvariante ohne Batterie und elektrischem Zusatzmotor, geben ihre Kraft über eine stufenlose Getriebeautomatik an die Vorderräder weiter. An dessen Charakteristik scheiden sich bisher die Geister, das typische Hochdrehen und Verharren auf einem bestimmten Drehzahlniveau bei gleichzeitig steigender Geschwindigkeit, empfinden vor allem engagierte Wagenlenker als unsportlich. Beim UX hat Lexus diese Eigenschaft mit einem Kunstgriff dynamischer gestaltet. Angefahren wird jetzt grundsätzlich in einem virtuellen ersten Gang, die Motordrehzahl steigt dabei äquivalent der Fahrgeschwindigkeit. Erst beim Erreichen von etwa 30 km/h, abhängig vom Leistungsabruf, geht der Automat in den stufenlosen Betriebszustand über. Das macht das Fahren besonders in der Stadt zumindest akustisch angenehmer. Am Komfort dieser Getriebeart ist ohnehin nichts weiter auszusetzen.

Der frontgetriebene UX-Hybrid fährt sich angenehm. Bis auf das Touchpad, mit dem ein Cursor über den sieben Zoll großen Monitor des Kontrollsystems gelenkt wird, fällt die Bedienung leicht. Auf schlechten Wegen gelingt es nicht immer auf Anhieb, den Zeiger in die gewünschte Position zu dirigieren, im Stand ist das Manövrieren über den Bildschirm einfacher. Hinweise auf die Zielführung und andere fahrtrelevante Informationen übermittelt ein Head-up-Display über dem Kombiinstrument, auch eine passende Sitzposition ist mit den elektrischen Verstellungen für Lenkrad und Sitze schnell gefunden. Der Antrieb wird per Knopfdruck aktiviert, mit dem Hebel auf der Mittelkonsole die Fahrtrichtung gewählt.

145 PS (107 kW) leistet der Zwei-Liter-Saugmotor im Hybridmodell, seine Drehmomentspitze erreicht er mit 180 Newtonmetern bei 4400 Umdrehungen in der Minute. Auf 109 PS (80 kW) bringt es die elektrische Unterstützung in Form einer E-Maschine. 202 Nm liegen bei ihr aus dem Stand heraus an, was dem wenigstens 1540 Kilogramm wiegenden UX 250h ordentlich Beine macht. 8,5 Sekunden genügen ihm für den Standardsprint, obwohl sich die Kräftemessung beider Antriebsmaschinen nicht addieren lässt. Als Systemleistung gibt Lexus 178 PS (130 kW) an. Zugeständnisse müssen an die Höchstgeschwindigkeit gemacht werden, 177 km/h liegen an, wenn der UX 250h alles gibt. Zum Vergleich: die konventionell motorisierte Version UX 200 mit dem hier 171 PS (126 kW) starken Vierzylinder schafft 190 km/h Spitze, braucht bei der

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h jedoch 0,7 Sekunden länger. Beim Normverbrauch gibt es erwartungsgemäß ebenfalls Unterschiede, der Hybrid-Lexus kommt mit 4,1 Litern Treibstoff 100 Kilometer weit, der „normale“ UX braucht dafür 5,6 Liter. Wobei auch hier alle Theorie grau ist. Zumindest der Bordcomputer wies bei verhaltener Fahrt über schwedische Landstraßen am Ende einen Konsum von knapp über sechs Litern Benzin aus.

216 Volt Spannung liegen am Nickel-Metallhydrid-Akku an, der sich aus 180 Einzelzellen zusammensetzt und unter der Rückbank eingebaut ist. Geladen wird er durch Rekuperation beim Bremsen oder den Starter-Generator des Motors, über kurze, aber wirklich auch nur kurze Strecken ist die rein elektrische Fortbewegung möglich. Per Druck auf die E-Drive-Taste lässt sich der Verbrenner eine Weile davon abbringen, der E-Maschine beizustehen. Sinkt die Kapazität des Akkus, übergeht er diesen Befehl jedoch.

Die dritte UX-Version ist der 250h E-Four, bei dem ein weiterer E-Motor an der Hinterachse die Räder mit Moment versorgt und so bei Bedarf den Allradbetrieb ermöglicht. Wenigstens 1600 Kilogramm wiegt diese Variante unbeladen, ihre Beschleunigungszeit liegt um 0,2 Sekunden über der des frontgetriebenen Hybriden, der Verbrauch um 0,2 Liter darüber. Die Federung kann bei allen Modellen mit einem Fahrmodusschalter, der auch das Ansprechverhalten des Gaspedals variiert, straffer eingestellt werden. Dennoch ist sportliches Fahren dem UX wesensfremd, auch wenn die Lenkung mit hinreichender Präzision aufwartet und die Bremsen knackig zupackend arbeiten. Entspannt übers Land zu gleiten oder unaufgeregt durch die City cruisen, das sind seine vornehmsten Tugenden.

Mit bekannter Hingabe widmet sich Lexus dem Innenraum. Lack und Leder treffen in feinsten Passformen und maßgeschneidert aufeinander, die verarbeiteten Kunststoffe wirken durchweg hochwertig, in keinem Winkel erlaubt man sich Nachlässigkeiten. Auch die Farbgebung in gedeckten, dunklen Tönen weckt die Vorstellung von Luxus, Sitzqualität und Raumangebot lassen vorne wie hinten ebenso kaum Wünsche offen.

Knapper geht es im Kofferraum zu. Offiziell gibt es noch keine Werte zum Ladevolumen, besonders großzügig wirkt das Gelass hinter der elektrisch öffnenden Heckklappe jedoch nicht. Die Ladekante ist ebenfalls nicht niedrig sondern eher hoch, immerhin eben mit dem Kofferraumboden. Dies wird durch eine nach oben gesetzte Basisplatte erreicht, die auf einem Styroporklotz liegt, in dem sich Aussparungen für Pannenset oder Warndreieck finden. Die Ladehöhe ist flexibel, als Abdeckung des Kofferraums dient eine weiche und biegsame Textilmatte, die das Einladen von höheren Transportgütern wie etwa Getränkekästen erlaubt.

Der UX kann sich mühelos mit SUV-Premium-Angeboten anderer Hersteller messen, der Verzicht auf die Augenwischerei mit Plug-in-Hybrid-Technik hält seinen zu erwartenden Preis in milden Gefilden verharren. Nicht auszuschließen, dass es Lexus mit dem neuen Kompaktwagen auch bei uns auf die so flehentlich herbeigesehnten Stückzahlen bringen kann. (ampnet/mk)

Daten Lexus UX 250h

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,84 x 1,52

Radstand (m): 2,64

Motor: R4-Benziner, 1987 ccm,

Leistung: 107 kW / 146 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 180 Nm bei 4400 U/min

Elektromotor: 80 kW / 109 PS

Max. Drehmoment: 202 Nm

Systemleistung: 130 kW / 178 PS

Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h

---

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,1 Liter  
Effizienzklasse: A  
CO2-Emissionen: 96 g/km (Euro 6d)  
Tankinhalt: 43 Liter  
Böschungswinkel v/h: 14 / 25  
Rampenwinkel: 17  
Bodenfreiheit (mm): 160  
Wendekreis (m):10,4  
Leergewicht / Zuladung: min. 1540 kg / 530 kg  
Kofferraumvolumen: k.A.  
Bereifung: 215/60 R 17  
Grundpreis: ca. 33 000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

---



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

---



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

---



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

---



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

---



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus

---