

Vorstellung Lexus UX 300e: Kostspieliger Leisetreter

Von Frank Wald

Hybrid war gestern, jetzt folgt das Elektroauto. Toyotas Nobeltochter Lexus schickt am 11. Januar den ersten Vollzeit-Stromer in die deutschen Schauräume. Der UX 300e basiert, wie der Name schon sagt, auf dem kompakten Crossover-SUV der Japaner und wird mit 204 PS/150 kW Leistung zugleich stärkstes Modell der Baureihe – und das teuerste. So teuer, dass Käufer die vollen 9000 Euro Umweltprämie leider nicht abziehen dürfen.

Denn der Lexus UX 300e kostet in der Grundversion mindestens 47.550 Euro. Und dafür gibt's dann halt nur 7500 Euro Öko-Stütze. Was ihn jedoch auf Augenhöhe zu seinen Vollhybrid-Brüdern bringt, denen auf Grund ihrer mangelnden Elektro-Reichweite die Förderung versagt bleibt und die mit entsprechender Ausstattung auch um die 40.000 Euro beginnen.

Rein optisch auseinander zu halten sind sie jedenfalls nur mit Kennerblick. Die wenigen Änderungen beim UX 300e betreffen hauptsächlich aerodynamischen Optimierungen. Dazu gehören etwa Klappen im unteren Lufteinlass, die sich je nach Batteriezustand automatisch öffnen und schließen und so den Luftwiderstandsbeiwert auf cW 0,31 senken. Auch eine vergrößerte Unterbodenabdeckung und die glatte Unterseite der Batterie verbessern die Windschlüpfrigkeit. Selbst die eigens entwickelten 17- oder 18-Zoll-Leichtmetallfelgen sollen durch ihr aerodynamisches Design Verwirbelungen an den Fahrzeugseiten reduzieren.

Auch im Innenraum des 4,50 Meter langen Crossover-SUV finden sich vertraute Formen und Funktionen – was nicht immer von Vorteil ist. Das Cockpit etwa ist zwar mit digitalem Kombiinstrument und Anzeigen modern, durch seinen mehrebigigen Aufbau und vielen versteckten Tasten und Schaltern allerdings auch sehr unübersichtlich gestaltet. Und auch das bedienungsunfreundliche Curser-Panel in der Mittelkonsole als Paradebeispiel für eine misslungene Infotainment-Steuerung im Auto ist leider immer noch da. Gut in der Hand hingegen liegt der fein gearbeitete Antriebs-Wahlhebel, der dank „Shift-by-Wire“-Funktion eine direkte Rückmeldung vermittelt, wenn er den ersten vollelektrischen Lexus in Gang setzt.

Bis zu 400 Kilometer Reichweite

Herzstück des von Lexus selbst entwickelten Antriebsstrangs ist ein 204 PS /150 kW starker Elektromotor, der seine Energie aus einer 54,3-kWh-Lithium-Ionen-Batterie mit 288 Akku-Zellen bezieht. Sie soll im Idealfall nach NEFZ-Messung 400 Kilometer weit reichen, was je nach Bereifung und Ausstattung einer Reichweite von 305 bis 315 Kilometern im WLTP-Zyklus entspricht. Vorausgesetzt, man erreicht die angegebenen 16,8 - 17,1 kWh Durchschnittsverbrauch. Bei unseren Testfahrten fiel der Wert im Bordcomputer selbst bei gemächlicher Fahrt nie unter 20 kWh, mit entsprechend geringerer Reichweite versteht sich. Doch damit bewegt sich Lexus Elektroauto-Pionier durchaus auf dem Niveau gleich starker Wettbewerber (Kia e-Niro, Hyundai Kona Elektro, VW ID3 Pro).

Auch das Fahrerlebnis selbst deckt sich mit dem eines entsprechend motorisierten Elektroautos. Vom Start weg zeigt das Antriebssystem eine spontane und lineare Beschleunigung, die je nach Untergrund und Pedaldruck aber auch schon mal zu scharrenden Vorderrädern führen kann. Tritt man den Gasfuß aufs Bodenblech, zoomt der Wagen in 7,5 Sekunden zur Tempo-100-Marke. Die Höchstgeschwindigkeit ist zugunsten der Reichweite auf 160 km/h limitiert, laut Tacho waren auf der Autobahn aber auch

knapp 170 drin. Im Stop-and-Go-Verkehr, ebenso wie auf kurviger Strecke kann der Fahrer über Schaltwippen am Lenkrad die Verzögerung und damit die Energierückgewinnung (Rekuperation) in vier Stufen nach Belieben regulieren, wobei man in der stärksten Einstellung schon nach kurzer Zeit fast ohne Bremspedal auskommt.

Ohren und Fingerspitzengefühl der Takumi-Meister

Auch wenn E-Autos von Natur aus leise sind, fallen Laufruhe und -komfort auf. Lexus erklärt das einerseits mit der kompakten Bauweise von Getriebeeinheit und Motorsteuerung, andererseits durch zusätzliche Unterbodenabdeckungen, Kotflügelverkleidungen, Akustikglas sowie speziell entwickelte Reifen. Weil Japaner aber schnöde Ingenieursarbeit gerne ideologisch aufhübschen, gibt es im Produktionsprozess so genannte „Takumi“-Handwerksmeister, die in einem „Quiet Room“ ihre „fein ausgebildeten Ohren und Fingerspitzen benutzen, um unerwünschte Geräusche und Vibrationen in der Kabine zu erkennen und zu korrigieren“, wie es in der Pressemappe blümt.

Elektroautotypisch ist aber auch der tiefe Schwerpunkt, den die im Fahrzeugboden und unter den Rücksitzen platzierte Akku-Pakete mit sich bringen. Das ist nicht nur im agilen Fahr- und Kurvenverhalten zu spüren, sondern auch im präzise kontrollierten Lenkgefühl. Außerdem sorgt die platzsparende Unterflur-Konstruktion dafür, dass der Kofferraum gegenüber der Hybridvariante UX 250h um 47 auf 367 Liter anwachsen konnte.

Überhaupt die Batterie: Lexus gewährt eine Garantie bis zu zehn Jahre oder eine Million Kilometer auf den Lithium-Ionen-Akku und nimmt ihn am Ende auch zum Recycling zurück. Dank ihrer mehr als 15-jährigen Erfahrung mit Hybridbatterien haben die japanischen Ingenieure für die Hochleistungsbatterie außerdem ein cleveres Lüftungssystem erdacht, das eine stabile Akku-Leistung bei hohen Geschwindigkeiten und wiederholten Schnellauf Ladungen sicherstellen soll. Umgekehrt wurde jedes einzelne der Batteriemodule mit einem Heizelement versehen, das auch bei extremen Minusgraden eine hohe Akku-Leistung gewährt und die Ladezeiten verkürzt.

Netzwerk mit 160.000 Ladepunkten

Apropos, der Lexus UX 300e hat dafür gleich zwei Anschlüsse, auf der rechten Seite für den Wechselstrom (AC), auf der linken für den Gleichstrom (DC). Mit den mitgelieferten Ladekabeln dauert das AC-Laden an der Haushaltssteckdose (Schuko) 24 Stunden, an der eigenen Wallbox oder öffentlichen Ladepunkten (Typ2/Mennekes) verkürzt sich die Zeit auf gut 8 Stunden. Auf der linken Seite geht es mit der DC-Schnellladung deutlich flotter. An einem Schnellladepunkt mit beispielsweise 50 kW sind die Akku-Zellen schon in 50 Minuten zu 80 Prozent wieder gefüllt. Über die Smartphone-App „Lexus Link“ erhält der UX-Fahrer Zugang zum „Lexus Charging Network“ mit europaweit 160.000 öffentlichen Ladepunkten. Hier können Nutzer neben der nächstgelegene Lademöglichkeit, die Verfügbarkeit, die Ladegeschwindigkeit und den Preis pro Kilowattstunde (kWh) überprüfen. Der Ladevorgang selbst wird ebenfalls direkt über die App (oder einer RFID-Karte) gestartet und monatlich abgerechnet. Auch Ladestatus und -zeitraum, Heizung und Klimatisierung vorab lassen sich über die App steuern.

Als neues Topmodell der UX-Baureihe bringt der 300e für den stolzen Grundpreis als so genanntes Premium-Modell jedoch erstaunlich wenig an Serienausstattung mit. Neben der zweiten Generation des „Lexus Safety System+“-Assistenzpakets, bestehend aus einer adaptive Geschwindigkeitsregelung, Pre-Crash-System mit Fußgängererkennung, Spurführungs-Assistent mit Spurwechsel-Warner, Verkehrszeichenerkennung und Fernlicht-Assistent gehören dazu eine 2-Zonen-Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer und Digital-Radio. Mehr premium-like wird's dann erst, wenn die drei Pakete „Komfort“ (plus 2350 Euro) mit Heckkamera, Parksensoren, Regensensor, „Executive“ (plus 4300 Euro)

mit beheiz- und belüftbaren Ledersitzen, schlüsselloses Öffnen und Schließen oder „Luxury“ (plus 5600 Euro) mit Navi- und Audiosystem inklusive 10-Zoll-Multimediadisplay, Matrix-LED-Scheinwerfer, Head-up-Display und 360-Grad-Kamera dazu geordert werden. Macht unterm Strich dann aber auch schon 59.800 Euro – da fielen selbst 9000 Euro Umweltprämie nicht mehr ins Gewicht. (ampnet/fw)

Daten Lexus UX 300e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,84 x 1,55
Radstand (m): 2,64
Elektro-Motor: 150 kW / 204 PS
Drehmoment: 300 Nm
Batterie: Lithiumionenbatterie, 54,3 kWh
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
Stromverbrauch (nach WLTP): 17,1-16,8 kWh/100 km
Elektr. Normreichweite (NEFZ): 400 km
Elektr. Normreichweite (WLTP): 305-315 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km (Euro 5)
Leergewicht / Zuladung: min. 1765 kg / max. 480 kg
Kofferraumvolumen: 367 Liter
Böschungswinkel: 14 Grad (v.) / 26 Grad (h.)
Rampenwinkel: 23 Grad
Bodenfreiheit: 140 mm
Wendekreis: 9,56 m
Bereifung: 175/65 R 14
Luftwiderstandsbeiwert: 0,31
Basispreis: 47.550 Euro
Testwagenpreis: 60.550

Bilder zum Artikel



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



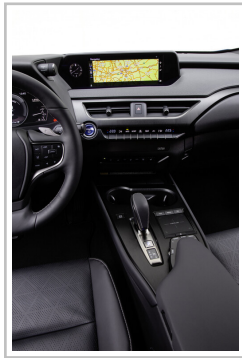
Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



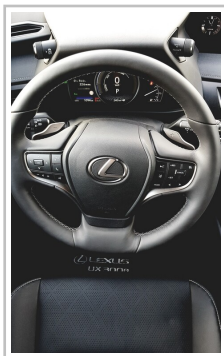
Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Lexus UX 300e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus