
Vorstellung Lexus UX: Hoffnungsträger

Von Jens Riedel

Lexus ist dem Autofahrer eher ein Begriff als das Nissan-Pendant Infiniti. Dennoch hat es der Premiumableger von Toyota hierzulande nicht leicht. Keine 2800 Neuzulassungen nennt das Kraftfahrt-Bundesamt für 2018. Und nun soll ein komplett neues Modell künftig gleich rund zwei Drittel dieser Zahl ausmachen? Da darf man mehr als gespannt sein. UX nennt sich der Neue, in den Lexus so große Hoffnung setzt und der eine Art NX für das Kompaktsegment ist. Der 4,50 Meter lange Crossover wird natürlich – als erster in seinem Segment – als Hybrid daherkommen.

Der UX 250h ist optisch ein echter Lexus. Das expressive Design ist zu einem Markenzeichen des Unternehmens geworden. Allen voran der so genannte Diabolo-Kühlergrill. Er wirkt an dem 1,54 Meter hohen Schrägheckmodell fast schon übermächtig. Dazu passen die stämmige (Alu-)Motorhaube und die großen, leicht rechteckig beplankten Radhäuser. Auch die üppigen Vordertüren sorgen für einen Auftritt, der die gängigen C-Segment-Maßstäbe zumindest optisch sprengt. Dahinter fällt das hintere Drittel des Fahrzeugs mit Fond und Kofferraum im wahrsten Sinne des Wortes zurück. Das wirkt im Vergleich zum Rest der Erscheinung ein wenig gestaucht. Die Heckansicht wirkt wiederum massiv, die Rückleuchten sind schmal, die Heckklappe beginnt recht weit oben. Apropos Rückleuchten. Sie enden oben in Form einer Finne. Das ist kein Design-Gag, sondern soll tatsächlich der Aerodynamik dienen. Windschnittiges Feintuning will Lexus auch bei der Gestaltung im Sinn gehabt haben.

Die Silhouette spiegelt recht exakt den inneren Aufbau des UX wider. Vorne arbeitet ein kraftvoller Hybridantrieb und finden Fahrer und Beifahrer viel Platz. Hinten gibt es zwar genug Kopf- und Schulterfreiheit sowie ausreichend breite Sitzpolster mit langstreckentauglichen Rückenlehnen, aber für die Beinfreiheit dürfen vorne nicht allzu große Mitmenschen Platz nehmen, und für die Füße wird es unter den Vordersitzen rasch eng. Dazu passt das magere Kofferraumvolumen von 320 Litern (ein Polo bietet 30 Liter mehr). Nutzwert, so war bei der Präsentation in Spanien mehrfach zu hören, habe nicht an erster Stelle im Lastenheft gestanden. Der UX sei vor allem ein Designstück. So verwundert es letztendlich nicht, dass der Wert für das maximale Kofferraumvolumen bei umgeklappten Rückenlehnen beim besten Willen für die Fachjournalisten vor Ort nicht aufzutreiben war.

Design hin, Familientauglichkeit her: Ein Auto ist in erster Linie immer noch zum Fahren da. Hier bringt Lexus die vierte Generation seines Hybridsystems ins Spiel. Der neu entwickelte 2,0-Liter-Sauger mit 154 PS (112 kW) arbeitet mit einem 109 PS (80 kW) starken Motor-Generator zusammen. Sie bündeln ihre Kräfte zu einer Systemleistung von 184 PS (135 kW).

Der Antrieb überträgt seine Kräfte via stufenlosem CVT-Getriebe an die Vorderachse. Das gelingt besser als man es gemeinhin von dieser Form der Automatik gewohnt ist. Drehzahl und abgerufene Leistung bleiben weitestgehend im Einklang. Dafür führt Lexus unter anderem einen vorgeschalteten festen ersten Gang für das Anfahren ins Feld. Außerdem unterstützt der E-Motor eine linearere Beschleunigung. Alternativ kann über den Wählhebel auch manuell in den Antrieb eingegriffen werden (im UX F Sport über Schaltwippen).

Dank der Unterstützung des Motor-Generators lässt sich der rund 1,6 Tonnen schwere UX 250h flott bewegen. Für den Sprint von null auf 100 km/h gibt Lexus 8,5 Sekunden an. Allerdings ist bei 177 km/h wieder Schluss. Hier gehen der Effizienzgedanke und die

Tempolimits in nahezu allen Absatzmärkten vor des deutschen Autofahrers Prestigewünschen. Im rein elektrischen Betrieb kann der UX bis zu 115 km/h erreichen.

Prestige will sich der UX an anderen Stellen erarbeiten: Bei Ausstattung, Anmut und Komfort sowie mit einigen unorthodoxen Lösungen. So findet sich der Fahrstufenschalter nicht in der Mittelkonsole, sondern rechts oben über dem Lenkrad neben dem Instrumententräger. Und da man schon einmal dabei war, darf es gleich auch noch eine weitere Eigenheit geben. Eco- und S-Mode werden per Drehbewegung gewechselt, der (eigentlich dazwischen liegende) Normal-Modus hingegen per seitlichem Tastendruck aufgerufen. Im Geiste der Symmetrie wanderte dann ein gleich gestalteter Schalter auf die linke Seite der Zentralanzeige – und dient dort der Deaktivierung des ESP-Systems ebenfalls per Drehbewegung.

Beides schafft Platz, um in der Mittelkonsole ein fingergesteuertes Touchpad zur Steuerung des Infotainmentmenüs unterzubringen sowie eine etwas eigenwillige Radiobedienung unmittelbar vor der Mittelarmlehne. Sie fasst halbkreisförmig auf die ganze Hand ausgelegte fünf Drehregler und Tasten zusammen – für jeden Finger einen. All das funktioniert nach einer gewissen Eingewöhnungszeit besser als vermutet, auch wenn es wenig sinnvoll erscheint, zum Wechseln der Fahrmodi ein wenig über das Lenkrad greifen zu müssen. Neuartig sind zum Beispiel auch die von innen kabellos beleuchteten Drehknöpfe der Lüftungsdüsen sowie die wie ein Pop-up-Zelt zusammenfaltbare Kofferraumabdeckung, die so bei Nichtgebrauch Platz sparend im Unterfach verschwinden kann.

Die Materialanmut, bei der Lexus gerne traditionelle japanische Handwerkskunst zitiert, geht in weiten Teilen in Ordnung. Beim Handschuhfach oder bei der Verkleidung der B-Säule und der hinteren Türen wurde allerdings eindeutig gespart. Gespart wurde auch an Ablagemöglichkeiten, insbesondere im Fond.

Unterm Strich stimmt das Paket aber. Die Parameter der drei Fahrprogramme differenzieren ausreichend stark, wobei „Normal“ näher an „Eco“ als an „Sport“ liegt. Die Lenkung arbeitet in allen Fällen direkt, Federung und Dämpfung sind über jeden Zweifel erhaben, und die Geräuschkämmung liegt auf angenehm hohem Niveau. Einen spürbaren Schuss mehr Dynamik bietet der Lexus UX 250h E-Four. Er ist mit einem zusätzlichen, 36 PS starken E-Motor an der Hinterachse bestückt. Der dient weniger als Allrad-Offroadkomponente, sondern wird als Fahrhilfe verstanden, die bei Traktionsverlusten auf Asphalt aktiv wird. Zudem sorgt der kleine Motor für höhere Kurvenstabilität, was vor allem zum straffer abgestimmten F Sport bestens passt. Diese Ausstattung verfügt zudem noch über die beiden zusätzlichen Fahreinstellungen S+ und das individuelle „Custom“. Wer erstere wählt, bekommt noch einen Sound spendiert, der einem Porsche 911 alle Ehre macht.

Lexus gilt gemeinhin als Synonym für Hybridantrieb. Dennoch wird, nicht zuletzt auch wegen einiger Marktbesonderheiten in anderen Ländern, der UX 200 angeboten. Er ist mit knapp 34 000 Euro etwa 2000 Euro günstiger als der 250h, liefert mit dem selben Verbrennungsmotor 171 PS (126 kW) und 205 Newtonmeter maximales Drehmoment. Der darf dann am Ende auch 13 km/h schneller als der Hybrid sein. Allenfalls zehn Prozent dürfte allerdings sein Anteil nach Einschätzung der Vertriebsverantwortlichen in Deutschland ausmachen.

45 Prozent Kunden werden laut Prognose zum Executive Line greifen (ab 37 550 Euro), und fast ein Viertel dem Charme des F Sport erliegen (43 250 Euro). Neben der Basisversion (35 900 Euro) gibt es dann noch die Luxury Line als Topausstattung (49 200 Euro) und die Business Edition für Gewerbekunden (39 950 Euro). Alles zusammen sollen es 2000 Einheiten im Jahr werden. Bei den Händlern steht der Lexus UX ab Mitte März. (ampnet/jri)

Daten Lexus UX 250h FWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,84 (o. Spiegel) x 1,54

Radstand (m): 2,64

Motor: R4-Benziner, 1987 ccm

Leistung: 112 kW / 152 PS bei 5200 U/min

Max. Drehmoment: 190 Nm bei 4400–5200 U/min

Elektromotor: 80 kW / 109 PS

Drehmoment E-Motor: 202 Nm

Batterie: Ni-MH

Systemleistung: 135 kW / 184 PS

Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h

E-Höchstgeschwindigkeit: 115 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,5 Sek.

Durchschnittsverbrauch: min. 4,1 Liter

Effizienzklasse: k.A.

CO₂-Emissionen: min. 94 g/km (Euro 6d)

Leergewicht / Zuladung: min. 1540 kg / max. 570 kg

Kofferraumvolumen: 320 bis ca. 1200 Liter

Bodenfreiheit: 160 mm

Max. Anhängelast: 750 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Basispreis: 35 900 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



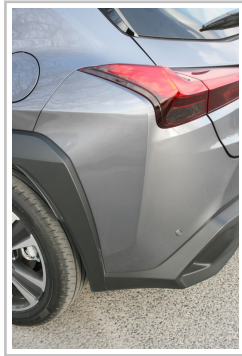
Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net



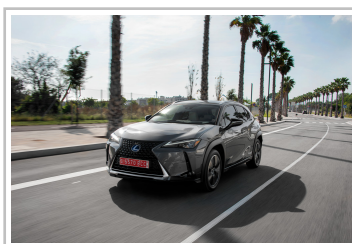
Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



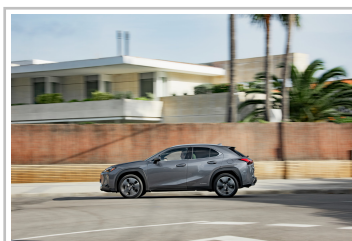
Lexus UX 250h.

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



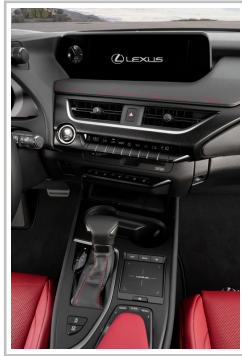
Lexus UX 250h.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus UX 250h F Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus
