



Fotos: Michael Blumenstein, Timo Bürger

Der Lexus NX ist ein Gesicht in der Menge. Rund 1.000 Zulassungen im Jahr sind auf Ineos-Grenadier-Niveau.

Kraftpaket mit Eigenarten

Eindruck hinterlässt der Lexus NX aus vielen Gründen – nicht nur bei uns. Denn der Japaner wartet mit ein paar Eigenheiten auf, und die haben speziellen Charme.

Zugegeben: Die Marke Lexus ist bei uns noch immer (oder für immer?) ein Exot. So verwundert es kaum, dass man auch das Mittelklasse-SUV Lexus NX so gut wie nie auf unseren Straßen zu sehen bekommt – rund 1.000 Zulassungen wurden für 2023 registriert. Schade eigentlich – denn dieser kürzlich überarbeitete Plug-in-Hybrid der zweiten Generation hat viel zu bieten.

Platz für Kind und Kegel

Zum Beispiel Platz – und zwar überall: Sowohl vorne wie hinten finden Erwachsene ausreichend Raum. Keine Schulter, die an eine Säule stößt, kein Haupt, das den Dachhimmel touchiert, kein Hinterbänkler-Knie, das den Vorderleuten ins Kreuz drückt. Hinzu kommen großzügige Ablagen für Geldbeutel, Schlüssel und anderen Kleinkram. Sehr gerne nimmt man auf dem schicken und satt gepolsterten Sport-Ledergestühl in Ascaro-Rot Platz. Sitzheizung und -lüf-

tung tun hier ihr Übriges, um den Sitzkomfort weiter zu steigern.

Auch zu viert lassen sich somit lange Touren mit Gepäck entspannt absolvieren. Platz für Koffer und Taschen ist im 545 Liter fassenden Gepäckraum reichlich vorhanden. Zudem bietet das Abteil einen doppelten Ladeboden, in dem das Stromkabel unkompliziert verstaut werden kann. Sehr solide wirkende Metallhaken gibt es selbstverständlich auch.

Aber Achtung: Zum einen dürfte die Heckklappe ein Stück weiter aufschwingen (zumindest für Menschen, die die 1,80-Meter-Marke reißen), zum anderen ragt die Abdeckung beim Öffnen besagter Klappe sehr weit heraus – es besteht Nasenstüber-Gefahr beim Beladen des tiefen und dunklen Gepäckabteils.

Sehr spezielle Tür-Technik

Ein bisschen trickreich zu bedienen sind die Lexus-Türgriffe innen: Drückt

man die elektromechanischen Tasten in der Türverkleidung, lösen sich die Türen aus der Verankerung. Zieht man am ebenfalls vorhandenen Hebel (mechanisch) einmal, sind die Türen zwar entriegelt – aber noch nicht völlig geöffnet. Das ist erst beim zweiten Zug der Fall. Klingt alles kompliziert – ist aber ein tatsächlich feines Sicherheits-Feature, was jedoch NX-Neulinge in



Das Heck ist wie bei den meisten SUV: sehr beliebig.



1



2



3



4



5



6



7

1 Rotes Interieur ist gewagt. **2** Die Sitze sind gut positioniert und vielfach verstellbar. **3** Die Türtaster sind speziell, man kann drücken und mechanisch ziehen. **4** Das Ladekabel passt unter den Ladeboden – bei vielen bleibt es dort „für immer“. **5** Hinten gibt es trotz „nur“ 4,66 Metern Länge viel Platz – auch dort reist es sich kommod. **6** Der Kofferraum ist gut nutzbar und mit 545 Litern groß dimensioniert. **7** Apple Carplay wird großformatig eingebunden. Auch die Toyota-eigene Bedienoberfläche lässt sich meist intuitiv nutzen. Ein paar haptische Elemente vereinfachen das Zurechtfinden.

jedem Fall irritieren wird. Wer das Drücken der Taste bevorzugt, geht mit dem Totwinkel-Assistenten eine Verbindung ein, der ein Öffnen der Türen verhindert, sobald sich Fahrzeuge von hinten nähern. Das soll die gefürchteten Dooring-Unfälle (meist mit Fahrradfahrern) verhindern.

Gewöhnungsbedürftig ist auch die Schaltkulisse. Will man aus der P(ark)-Position – ganz oben – den Vorwärtsgang (D) – ganz unten – einlegen, muss der Knauf erst nach links bewegt werden, bevor der gewünschte Gang eingelegt ist – da kommt es beim Rangieren ab und an kurz zum Stillstand, da der passende Gang nicht eingelegt ist.

Sehr gut gefallen hat uns der überhaupt nicht kompliziert zu handhabende 14-Zoll-Touchscreen, dessen Grafik gestochen scharf ist und der

auf Fingertippen schnell reagiert. Angenehm fällt auf, dass Lexus bei der Grafik des Infotainments auf spielerischen (zuweilen kindlich wirkenden) Firlefanz – wie bei vielen der chinesischen Konkurrenten mittlerweile üblich – gänzlich verzichtet. Das Menü dürfte aber gerne etwas weniger unterteilt und dafür etwas aussagekräftiger sein: Was beispielsweise darf man unter dem Menüpunkt „Allgemeines“ erwarten und subsumieren?

Schön geregelt hat Lexus die Klimatisierung samt Lenkrad- und Sitzheizung. Diese wird über eine Extraleiste mit kapazitiven Tasten und haptischen Drehreglern gesteuert – man muss also nicht lange nach der Wohlfühleinstellung in Untermenüs suchen.

Die kabellose Konnektivität mit dem iPhone funktioniert tadellos, das

Handy lässt sich zudem praktisch in einer Induktiv-Ladeschale deponieren. Wer doch gerne Kabel benutzt, findet vorne wie hinten zwei USB-Anschlüsse (A- und C-Slot). Eine Besonderheit ist der digitale Rückspiegel, der in dieser überarbeiteten Variante des Lexus NX über einen automatischen Dimm-Modus verfügt. Zuweilen brauchen die Augen des Fahrers aber einen Ticken Zeit, um das digitale Spiegelbild wieder vollends zu fokussieren, nachdem zuvor der Blick längere Zeit nach vorne in die analoge Welt gerichtet war. Diese Funktion ist eher etwas für Tekkies.

Generell gefällt das gesamte Interieur des Lexus NX: Die Materialien fassen sich hochwertig an und sehen ebenso aus. Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, auch Lexus-Fremde finden sich recht schnell zurecht.

Lexus NX 450h+ F-Sport

Testwagenpreis ab: 63.277 €

R4/2.487 cm³ | 136 kW/185 PS

227 Nm ab 3.200 U/min

zwei E-Motoren: 182 + 54 PS

Gesamtleistung: 227 kW/309 PS

stufenlose AT | 6,3 s | 200 km/h

Akkukapazität: 18,1 kWh

E-Reichweite (WLTP): 74 km

Laden: einphasig 6,6 kW

WLTP: 1,1 l | **Testverbrauch:** 8,5 l

Maße: 4.660 x 1.865 x 1.670 mm

Kofferraum: 545–1.436 l

HK 19 | VK 30 | TK 28

Wartung: nach Anzeige

Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Kraftpaket

Nein, an Leistung mangelt es dem von uns gefahrenen Lexus NX 450h+ F-Sport nicht. Insgesamt steht für den Plug-in-Hybriden ein Power-Paket von 309 PS bereit. Das resultiert aus einem 185-PS-Vierzylinder-Benziner in Kooperation mit zwei umgerechnet 182 PS starken E-Maschinen vorne und hinten, die den Japaner zum Allradler machen.

Beim Beschleunigen zeigt sich ein bekanntes Toyota-Lexus-Muster: Der 2,5-Liter-Vierzylinder heult auf, der Drehzahlmesser schnell nach oben, der Tacho hechelt ein bisschen hinterher. Einen Gummibandeffekt gibt es bei Toyota/Lexus (fast) immer – wenn gleich man sich an diese Eigenart des stufenlos variablen Automatikgetriebes namens E-CVT schnell gewöhnt. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 200 km/h hybridgerecht. Die erreicht man eh nur, wenn der 18,1-kWh-Akku noch Saft hat. Auf langen Autobahn-Etappen mit hohem Tempo ist der Akku irgendwann auch mal leer. Dann

wirkt er deutlich weniger souverän. Aber eingefleischte Hybridfahrer werden das sehr selten erleben.

Den Fahrkomfort erlebt hingegen jeder Insasse jederzeit. Und der NX gefällt vor allem im Fahrmodus Sport am besten. Denn generell rollt der Japaner auf den montierten 20-Zöllern komfortabel ab. Für das Austarieren zwischen Dynamik und Komfort bietet der Power-Lexus ein Adaptiv-Fahrwerk, das die Dämpfung an den vier Rädern steuert und einen feinen Kompromiss findet.

In Ordnung geht der Verbrauch, der sich mit einem spärlichen Tankinhalt von nur 55 Litern zufriedengeben muss. 8,5 Liter Super fließen bei flotten Touren im Winter durch die Benzinleitungen (wenn man immer mal wieder den Wagen an die Wallbox hängt) – nicht zu vergessen sind die Stromkosten, die hinzugerechnet werden müssen, wenn man an der Wallbox auflädt.

Bei ebendiesem kalten Temperaturen lag die realistische rein elektrische Reichweite bei gut 40 Kilometern. Genügend, um Besorgungen innerhalb der Stadt zu machen – oder den Hinweg zur Arbeit zu absolvieren. Dennoch muss unter diesen winterlichen Bedingungen mit einem Stromverbrauch von rund 40 kWh auf 100 Kilometern gerechnet werden. Da ist –

selbst im Stadtverkehr – der reine Benzinbetrieb nicht teurer. Der einphasige Onboard-Lader kann theoretisch 6,6 kW Ladeleistung vermelden. Da jedoch die meisten Wallboxen dreiphasig sind, gehen nur 3,6 kW rein. Anders an städtischen Ladesäulen, die 22 kW liefern. Da funktioniert es mit 6,6 kW Ladeleistung.

Irgendwie mutet es etwas seltsam an, dass dieser Lexus NX so selten zu sehen ist – dabei bietet er doch etliche Annehmlichkeiten: viel Platz, Top-Infotainment, hochwertige Verarbeitung. Zudem ist er mit seinem immer noch frisch wirkenden Design, der Coupé-ähnlichen Silhouette und dem knackigen Heck mit markantem durchlaufenden LED-Leuchtband ein echter Hingucker.

Diese Qualitäten schlagen sich natürlich im Preis nieder: Ab 63.277 Euro startet die Preisliste für den Lexus NX 450h+ F-Sport. Damit ist der Wagen für die meisten Privatleute unerschwinglich, auch eine Leasingrate wird in dieser höchsten Ausstattung wohl nirgends ein Schnäppchen sein. Hinzu kommt die sehr ungünstige und damit teure Versicherungseinstufung (siehe Kasten). Und: Auch die deutsche Premiumkonkurrenz aus BMW X3, Mercedes GLC und Audi Q5 hat in diesen Preisregionen Ähnliches zu bieten.

Timo Bürger



Mit 4,66 Metern ist der Lexus NX kürzer als ein Škoda Octavia.