
Praxistest Lexus UX 300e: Bitte mehr Reichweite

Von Walther Wuttke, cen

Als Toyota vor mehr als 20 Jahren begann, die Antriebe seiner Modelle zu elektrifizieren und die ersten Hybridmodelle auf den Markt rollte. Inzwischen hat sich das Antriebskonzept weltweit durchgesetzt. Es mutet allerdings seltsam an, dass sich die Japaner bei den vollelektrischen Modellen eine gewisse Zurückhaltung aufgelegt haben. Das einzige batterieelektrische Modell des Konzerns kommt von der Premiummarke Lexus und steht als UX 300e bei den Händlern.

Der kompakte Crossover unterscheidet sich auf den ersten und auch auf den zweiten Blick nur minimal von der Hybridversion, die zu 90 Prozent der Kundschaft gewählt wird. Der wuchtige Kühlergrill und die beiden scharf geschnittenen Scheinwerfer weisen den elektrischen UX unübersehbar als Mitglied der Lexus-Palette aus. Auch im Innenraum sucht der Mensch hinter dem Lenkrad vergeblich nach besonderen Elementen, die den Stromer von den anderen Versionen unterscheiden. Der Blick geht auf eine übersichtliche Instrumentensammlung, die aber natürlich über die Befindlichkeiten der Batterie und die Reichweite sowie den unterschiedlichen Rekuperationsmöglichkeiten informieren. Die Materialien sind edel und sehr gut verarbeitet – wie bei allen Lexus-Modellen.

Die Navigation und das Unterhaltungsprogramm werden über einen zentral angeordneten Bildschirm (10,3 Zoll) gesteuert, und außerdem spendierten die Entwickler auch dem UX 300e analoge Schalter für häufig genutzte Dinge wie die Klimatisierung. Der Innenraum profitiert nicht von der neuen Antriebsart und ist wie bei den anderen Varianten gestaltet. Die Sitze sind angenehm, bieten ausreichend Seitenhalt – kurz der Kunde muss sich bei der Bedienung des elektrischen UX nicht umstellen.

Das gilt allerdings nicht für den Antrieb. Über den Schalthebel lassen sich die Einstellungen Drive und B für Batterie wählen, wobei „B“ für einen starken Rekuperationsmodus steht, bei dem Bremsenergie in der Batterie gespeichert wird. Nach einer kurzen Gewöhnungszeit lässt sich der UX vor Ampeln oder bei stockendem Verkehr so abbremsen, dass sich der Tritt aufs Bremspedal fast überflüssig wird. Damit gewinnt der elektrische UX zusätzliche Reichweite, und das ist auch notwendig. Lexus verspricht 315 Kilometer, gemessen nach WLTP. Bei entsprechend zurückhaltender Fahrweise lässt sich der Wert knapp erreichen, doch liegt der elektrische Lexus gegenüber der Konkurrenz eher im hinteren Feld.

Hier wäre mehr wünschenswert, zumal der 150 kW starke Antrieb, zusammen mit 300 Newtonmetern Drehmoment immer wieder dazu verführt, doch ein wenig schneller unterwegs zu sein. Zwischen Null und 100 km/h vergehen 7,5 Sekunden. Der 300e lässt so die Hybridversion hinter sich. Die maximale Geschwindigkeit wird bei 160 km/h abgeregelt. Als Verbrauch verspricht Lexus 16,8 kWh auf 100 Kilometer nach WLTP. Im realen Verkehr sind es je nach Fahrweise zwischen 18 und 20 kWh.

Dank des tiefen Schwerpunkts und der direkten Lenkung sowie dem angenehmen Fahrwerk lässt sich der UX auf kurvigen Landstraßen durchaus sportlich bewegen und zeigt, dass sich E-Mobilität und Fahrspaß nicht ausschließen. Gleichzeitig steigt der Komfortwert, wenn die Fahrt weitgehend von Fahrgeräuschen ungestört läuft. Der hauseigene „Soundgenerator“, der dem Fahrerlebnis einen emotionaleren Charakter vermitteln soll, ist dabei verzichtbar. Ein bisschen mehr Reichweite, das wird bei einer etwas zügigeren Fahrweise besonders deutlich, wäre die bessere Beigabe. Denn irgendwann kommt auch die Kombination aus Beschleunigen, Rekuperieren und Segeln an ihre Grenzen, und die nächste Ladestation muss angefahren werden, um die 54,3 kWh starke Batterie aufzufüllen. Dort vergehen je nach Lademöglichkeit bis zu acht Stunden. Als Schnellladeoption hat der Lexus die japanische Chademo-Technik gewählt, die in

Deutschland recht selten an den Ladestopps vertreten ist. Damit sinkt die Ladezeit dann bei einer Leistung von 50 kW auf rund 50 Minuten.

Das Defizit an Reichweite und die exotische Schnellladetechnik sind in der Tat die größten Defizite. Denn der UX 300e ist wie seine konventionell angetriebenen Versionen ein angenehmer Reisewagen. Die Stille, das angenehm in Richtung Komfort abgestimmte Fahrwerk ist langstreckentauglich, schont die Nerven, und auch der Gepäckraum (367 Liter) reicht für die Reise.

Lexus gibt der Batterie eine zehnjährige Garantie (oder eine Million Kilometer) mit auf den Weg, und für den kompletten Antriebsstrang endet die Gewährleistung nach fünf Jahren oder 100.000 Kilometer. Für den UX 300 e wechseln 43.540 Euro den Besitzer. (aum/ww)

Daten Lexus UX 300e

Länge x Breite x Höhe (m): 4,49 x 1,84 x 1,55
Radstand (m): 2,64
Antrieb: Elektromotor, Frontantrieb
Leistung: 150 kW / 204 PS
Max. Drehmoment: 300 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,5 Sek.
Elektr. Reichweite: 315 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 16,8 kWh
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0
Leergewicht / Zuladung: min. 1710 kg / max. 460 kg
Preis: 43.540 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus UX 300e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus
