
Fahrbericht Lexus NX 450h+: Mit Stecker und hoher elektrischer Reichweite

Von Guido Borck, cen

Nach sieben Jahren erhält der Lexus NX einen neu entwickelten Nachfolger. Das Besondere daran: Die zweite Generation des Midsize-SUV wird nicht nur mit einem regulären Hybrid-, sondern auch mit einem Plug-in-Hybridantrieb angeboten. Der NX 450h+ ist der erste Hybrid der edlen Toyota-Tochter mit einem Steckeranschluss.

Dank der Möglichkeit externen Strom nachzutanken, stromert der NX 450h+ rein elektrisch bis zu 76 Kilometer weit. Mit der hohen Reichweite dürfte der Japaner auch im nächsten Jahr noch in den Genuss der Umweltprämie kommen. Schließlich plant das Bundes-Wirtschaftsministerium in Verbindung mit der BAFA eine Verschärfung ihrer Richtlinien. Ab Oktober 2022 sollen Plug-in-Hybride nur noch gefördert werden, wenn sie mindestens 60 Kilometer rein elektrisch zurücklegen können. So lautet die Planung, genaueres steht aber noch nicht fest.

Der Lexus NX gibt mit seinen scharf gezeichneten Linien und Sicken optisch den Dynamiker. Als Erkennungszeichen trägt auch der Neue den markanten, riesigen Sechseck-Kühlergrill an seiner Frontpartie, jedoch wird er von schlanken Bi-LED-Scheinwerfern flankiert. In den höheren Ausstattungsstufen bestehen die Lichtelemente aus elf LED-Einheiten, die darüber hinaus mit adaptivem Fernlicht die Umgebung besser ausleuchten.

Einen sportlichen Eindruck hinterlässt der NX auch von hinten. Im Gegensatz zu der sonst kantigen Formsprache wurde das Heck jedoch glattflächig und rund gestaltet. Die neuen Rückleuchten sind zu einem durchgängigen LED-Band zusammengefasst. Und anstelle des sonst üblichen Markenlogos trägt der NX unter seinen Rücklichtern selbstbewusst den Lexus-Schriftzug in ausgeschriebenen Lettern. Genauso stolz verkünden die Japaner, dass sie 95 Prozent aller Bauteile für den NX erneuert haben. Außerdem steht er auf der modularen GA-K-Plattform. Es ist die gleiche Architektur, auf der auch der Toyota-Bruder RAV4 aufbaut. Daher hat der 4,66 Meter lange NX bei den Abmessungen nur minimal zugelegt. Am höchsten ist der Zuwachs beim Radstand, der mit 2,69 Metern um drei Zentimeter gewachsen ist. Das verschafft vor allem den hinteren Passagieren etwas mehr Platz.

Komplett neues Interieur

Reichlich Feinschliff gab es im Innern. Insbesondere das neu gestaltete Cockpit ist ein gewaltiger Fortschritt. Kein Vergleich mehr zu seinem Vorgänger; der neue NX präsentiert sich hochmodern und übersichtlich. Der Fahrer blickt auf hochauflösende Digitalinstrumente sowie ein Head-up-Display. Rechts daneben breitet sich ein bis zu 14 Zoll großes Multimediasystem aus. Lobenswert: Während beim Vorgänger noch umständlich mit einem Touchpad durch die Menüs hantiert werden musste, hat es Lexus gegen einen intuitiv bedienbaren Touchscreen ausgetauscht. Der Bildschirm kann ebenso über die Sensortasten vom Lenkrad oder noch bequemer per Sprachsteuerung bedient werden.

Da die Japaner ohnehin mit Aufräumarbeiten beschäftigt waren, reduzierten sie auch gleich die Anzahl der Schalter von ursprünglich hohen 78 auf 45. Daher müssen selbst Neuankömmlinge im Lexus nicht lange suchen. Auch die Knöpfe für den Ausstieg sind rasch gefunden. Schließlich öffnen sich die Türen von innen neuerdings über elektromechanische Taster statt der üblichen Griffe.

Nach wie vor ist das Ambiente im Japaner sehr gediegen. Feines Leder, hochwertige Materialien sowie eine sorgfältige Verarbeitung machen den Lexus zu einem Wohlfühltempel. Auch das Raumangebot passt. Der Fahrer und Beifahrer sitzen auf bequemen Sitzen und in der zweiten Reihe ist die Bewegungsfreiheit ebenfalls in Ordnung. Zwar fällt das Kofferraumvolumen mit 545 bis 1436 Liter im Vergleich zum Vorgänger etwas kleiner aus, doch ist es den meisten Transportaufgaben gewachsen (beim alten Modell waren es 555 bis 1600 Liter).

Stolze 309 PS im neuen Topmodell

Zwei Hybride stehen für den Lexus NX im Angebot – einmal mit und einmal ohne Stecker. Der NX 350h hat eine Systemleistung von 244 PS (179 kW), beim serienmäßig mit Allrad ausgerüsteten NX 450h+ liegt sie dagegen bei satten 309 PS (227 kW). Neben dem 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner verfügt das neue Plug-in-Topmodell über einen 136 kW (182 PS) starken Elektromotor vorne, sowie einen weiteren E-Motor mit 40 kW (54 PS) an der Hinterachse. Ebenfalls im Heck untergebracht ist die Lithiumionen-Batterie, die mit einer hohen Kapazität von 18,1 kWh mehr Strom bunkert als die Wettbewerber.

Unser NX 450h+ kommt frisch von der Ladesäule, daher fahren wir mit vollgefülltem Speicherdepot und natürlich rein elektrisch los. Es dauert eine Weile, bis sich der Verbrenner hinzuschaltet, dann beginnt das gewohnte Wechselspiel. Im Vergleich zum alten NX benimmt sich der Nachfolger spürbar agiler. Lexus hat neben dem Fahrwerk auch die Lenkung neu abgestimmt und das merkt man sofort. Zudem hat der Plug-in-Hybrid jede Menge Kraft. Wenn alle drei Motoren boosten beschleunigt der NX 450h+ in druckvollen 6,3 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit ist allerdings auf 200 km/h elektronisch begrenzt.

Dennoch bereitet die spontane Leistungsentfaltung viel Spaß, auch wenn der Benziner – trotz guter Geräuschkämmung – bei voller Beschleunigung so manches Mal laut aufheult. Selbstverständlich kann bei so einer flotten Gangart der niedrige Normverbrauch von nur 1,1 Litern nie eingehalten werden – auch wenn der Lexus mit bis zu 135 km/h elektrisch stromern kann. Daher geht's gemächlich weiter, während sich der Bordcomputer bei 3,2 Litern einpendelt.

Seine Stärken liegen ohnehin mehr in der Stadt und auf der Landstraße, weil der Plug-in-Hybrid dann wesentlich häufiger rekuperieren kann. Insbesondere in der City, wo die elektrische Reichweite im Idealfall von 76 auf bis zu 98 Kilometer ansteigt. Sind die Akkus erschöpft, lädt der NX 450h+ mit seinem 6,6-kW-Bordlader die Akkus in recht flotten zweieinhalb Stunden wieder auf.

Preislich startet der der Lexus NX 350h bei 45 700 Euro. Wesentlich tiefer muss dagegen für den PHEV in die Tasche gegriffen werden. Der Einstieg in den NX 450h+ beginnt erst bei recht hohen 60.300 Euro. (aum/gb)

Daten Lexus NX 450h+

Länge x Breite x Höhe (m): 4,66 x 1,87 x 1,66

Radstand (m): 2,69

Antrieb: R4-Benziner, 2487 ccm, Plug-in-Hybrid, Allradantrieb, stufenlose Automatik, zwei E-Motoren

Gesamtleistung: 227 kW / 309 PS

Max. Drehmoment: 391 Nm

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

Batteriekapazität: 18,1 kWh

Elektr. Reichweite: 69–76 km

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,1 Liter

CO₂-Emissionen: 26 g/km

Effizienzklasse: A+

Leergewicht / Zuladung: min. 1990 kg / max. 550 kg

Kofferraumvolumen: 545–1436 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Basispreis: 60.300 Euro

Bilder zum Artikel



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



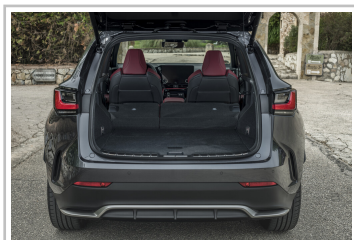
Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus



Lexus NX 450h+.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Lexus
