
Vorstellung Lexus NX: Auf Linie gebracht

Von Frank Wald

Für Lexus war der NX ein Türöffner für Europa und Eroberer. Mit mehr als 170.000 verkauften Exemplaren seit 2014 hat das japanische Kompakt-SUV auf dem hiesigen Kontinent wesentlich zur Popularität von Toyotas Nobeltöchter beigetragen. Nicht zuletzt, weil fast 70 Prozent der Kunden vorher ein anderes Fahrzeug gefahren hatten. Für die zweite Generation haben die Japaner den Wagen noch einmal komplett neu aufgebaut. So sind 95 Prozent der Fahrzeugteile neu, neben dem bekannten Vollhybrid- gibt es erstmals auch einen Plug-in-Hybrid-Antrieb und zeitgemäßes Infotainment und Konnektivität obendrauf. Auf den deutschen Markt soll der neue NX im November dieses Jahres rollen.

Schon auf den ersten Blick erkennt man das insgesamt ausgewogenere Design. Zwar ist das 4,66 Meter lange SUV in allen Dimensionen um einige Zentimeter gewachsen, doch die dramatischen Linien an Front und Heck sind zugunsten gefälliger Formen gewichen. Vor allem der charakteristische Kühlergrill wurde stark herausmodelliert und steht jetzt fast aufrecht. Ebenso modelliert erscheint die Heckansicht mit dem derzeit in der Autobranche gängigen Designthema der verbundenen Rücklichter und dem Marken- oder Modellschriftzug darunter. Auch der NX trägt nun statt eines Emblems die Lettern „LEXUS“ auf der Heckklappe. Auch der Radstand wuchs um drei Zentimeter, die vor allem den Fondpassagieren zugute kommen sollen. Der Kofferraum fasst 500 Liter.

Wenn Japaner ein neues Auto auf den Markt bringen, laden sie ihr Werk gerne mit historischen Bildern und traditionellen Begriffen auf. So soll beim neuen NX etwa das Cockpit nach dem Tazuna-Konzept gestaltet sein. Der Begriff beschreibt, wie ein Reiter sein Pferd mit den Zügeln führt und dementsprechend soll auch der Fahrer eine direkte und intuitive Kontrolle über das Fahrzeug erhalten. Deshalb haben die Lexus-Ingenieure alle Informations- und Bedienelemente, Infotainment-Bildschirm, Kombiinstrument und optionales Head-up-Display ebenso wie Startknopf, Schalthebel, Klimasteuerung und Fahrmodus-Schalter im Bereich einer durchgehenden Armbewegung positioniert. Als Beispiel für die intuitive Steuerung gelten die Lenkradtasten, die mit den vom Fahrer bevorzugten Funktionen belegt werden können. Wenn die Taste benutzt wird, erscheint ihre Form auf dem Head-up-Display, sodass der Fahrer nicht nach unten auf das Lenkrad schauen muss.

Tazuna-Cockpit und Omotenashi-Gastfreundschaft

Auch bei Infotainment und Konnektivität scheint Lexus sich dem Premium-Zeitgeist anzupassen. So hält mit der zweiten NX-Generation eine neue Multimedia-Plattform mit Tablet-Bedienung und Sprachsteuerung („Hey Lexus“) Einzug in die Modelle der Toyota-Tochter. Standardsystem ist das Lexus Link Connect mit 9,8-Zoll-Display und blendfreiem Touchscreen zusätzlichen Tasten für die am häufigsten genutzten Funktionen. Ab der Ausstattung Executive zur Serie gehört ein 14-Zoll Display – das größte im Segment – dessen HD-Bildschirm bei allen Lichtverhältnissen gut ablesbar sein soll. Außerdem gibt es vier USB-Buchsen, kabellose Ladeschalen für Smartphones, von denen gleich zwei via Android Auto oder kabellos per Apple CarPlay ins Bordsystem integriert werden können.

Während also das Tazuna-Cockpit den Fahrer in den Mittelpunkt rückt, gilt für die Mitfahrer neben dem großzügigen Raumgefühl die Omotenashi-Philosophie der Gastfreundschaft, mit dem Ziel, die Bedürfnisse der Menschen zu antizipieren und die Fahrt so komfortabel wie möglich zu gestalten. Neben einem verstärkten Einsatz von Dämmmaterial soll dies im neuen NX eine Lichtsequenz beim Einsteigen und Starten, eine persönliche Begrüßung auf dem Multi-Informations-Display und die je nach Ausstattung serienmäßige oder optionale Ambiente-Beleuchtung mit bis zu 64 Farben

übernehmen. Außerdem ist der NX als erster Lexus mit einer elektromechanischen Türöffnung ausgestattet. Anstatt mit klassischen Innengriffen werden die Türen mit einer Taste entriegelt, die sich in der Türverkleidung neben der Armlehne befindet und in ihrer sanften und einfachen Bewegung an die traditionellen japanischen Fusuma-Schiebetüren und Raumteiler erinnern sollen.

Wenig Vertrauen in Grüne Seele der Kunden

Technisch bietet die NX ebenfalls einige Neuerungen. Erstmals kommt in einem Lexus ein Plug-in-Hybrid zum Einsatz. Das neue Topmodell der Baureihe mit der sehr wenig spektakulären Bezeichnung NX 450h+ kombiniert einen 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit einem Elektromotor an der Hinterachse, was nicht nur einen hübschen Allradantrieb ergibt, sondern auch noch 306 PS Systemleistung. Dazu soll die Lithium-Ionen-Batterie klassenbeste 18,1 kWh Energie speichern, mit dem laut Lexus „eine in diesem Segment führende elektrische Reichweite von 63 Kilometern pro Batterieladung und ein rein elektrisches Fahren mit bis zu 135 km/h“ möglich sein sollen. Damit nicht genug, soll beim NX auch mit leerem Akku nicht gleich wie bei vielen Wettbewerbern der Verbrennungsmotor anspringen, sondern „ein effizientes selbstladendes Hybridsystem“ mit bis zu 20 Prozent Einsparpotenzial.

Doch so richtig viel Vertrauen in die Grüne Seele seiner Kunden hat Lexus scheinbar nicht. Der Tank fasst unverändert 55 Liter Sprit und trägt damit „dem Umstand Rechnung, dass Kunden in diesem Segment ihr Fahrzeug häufig für längere Fahrten benutzen“, heißt es im Presstext. Auch der Kofferraum besitzt wie die Vollhybrid-Variante 350h ein Ladevolumen von 500 Litern. Bei der inzwischen vierten Generation des Vollhybridsystems ist die Systemleistung gegenüber dem Vorgänger auf 242 PS (178 kW) gestiegen, mit dem das Einstiegsmodell den Standardsprint in 7,7 Sekunden absolviert.

Testprogramm mit Profi-Rennfahrern

Besonders stolz sind die Lexus-Ingenieure auch auf die fahrdynamischen Qualitäten des neuen NX. Grundlage dafür ist eine neue Architektur mit abgesenktem Schwerpunkt, breiterer Spur und ausgewogenerer Gewichtsverteilung. Außerdem verfügt der NX über eine deutlich steifere Karosseriestruktur plus Leichtbaumaterialien, die den Einbau zusätzlicher Verstrebungen und Verstärkungen erlaubten. Um das Ansprechverhalten und die Rückmeldung von Lenkung und Bremsen zu optimieren, ließ Lexus sogar Profi-Rennfahrer ein ausgiebiges Testprogramm auf dem Lexus Testgelände Shimoyama absolvieren.

Für Normalfahrer gibt es dagegen zusätzliche Sicherheitsassistenten in Serie. So erhielt die dritte Generation des Safety System+ viele neue Funktionen und Erweiterungen. Das Pre-Crash Safety Systems (PCS) etwa erkennt nun Motorräder und dreidimensionale Objekte wie Bäume, Mauern oder Strommasten, der Kreuzungsassistent beim Abbiegen schneller entgegenkommende Fahrzeuge und kreuzende Fußgänger. Zur Kollisionsvermeidung trägt ein neuer Notfall-Lenk-Assistent bei. Neu, aber nicht Serie, sind ein Spurwechselassistent mit automatischem Beschleunigen oder Bremsen sowie ein Querverkehrs- und Ausstiegswarner. (ampnet/fw).

Bilder zum Artikel



Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



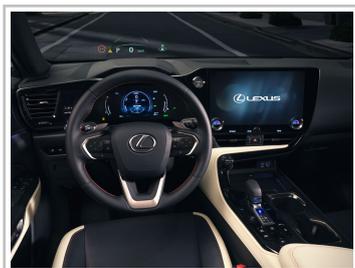
Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



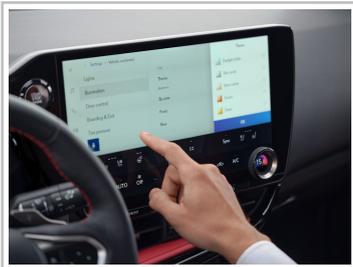
Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus



Lexus NX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Lexus
